

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)

vom 01. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Februar 2018)

zum Thema:

Wie beugt die BVG Verkehrsunfällen mit Radfahrenden vor?

und **Antwort** vom 28. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (Grüne)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13475
vom 01. Februar 2018
über Wie beugt die BVG Verkehrsunfällen mit Radfahrenden vor?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Radverkehrsunfälle hat es in den letzten drei Jahren in Berlin mit Beteiligung von Fahrzeugen der BVG gegeben? (bitte Auflistung nach Unfallart und Schwere der Verletzung)

Antwort zu 1:

Radverkehrsunfälle Bereich Straßenbahn:

Jahr	gesamt	leicht verletzt	schwer verletzt	tödlich verunglückt
2015	29	11	6	0
2016	36	11	7	1
2017	29	13	2	0

Radverkehrsunfälle Bereich Omnibus:

Jahr	gesamt	keine Verletzung*	leicht verletzt	schwer verletzt	tödlich verunglückt
2015	101	83	16	2	0
2016	123	100	22	1	0
2017	108	78	26	4	0

*In die Statistik Omnibus fließen auch Sachschäden (z.B. an Fahrrädern) mit ein

Frage 2:

Welche Maßnahmen unternimmt die BVG um Unfällen mit Radfahrenden vorzubeugen, z.B. Ausstattung der Busse und Straßenbahnen mit Spiegeln zur Verbesserung der Sichtbeziehungen?

Antwort zu 2:

Sowohl Omnibusse als auch Straßenbahnen sind mit Außenspiegeln zur Verbesserung der Sichtbeziehungen ausgestattet.

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse sind an sämtlichen Omnibussen (Eindecker) Zusatzspiegel (Weitwinkel) angebracht. Die Doppeldecker-Omnibusse sind mit einer Außenkamera (vorne rechts) ausgerüstet, die beim Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers (rechts) zugeschaltet wird. Das BVG-Fahrpersonal hat dementsprechend die Möglichkeit, beim Rechtsabbiegen oder Einfahren in bestimmte Haltestellenbereiche die rechte Seite des Omnibusses (Weitwinkel) auf einem Monitor im Fahrzeug einzusehen.

Ferner sind die rechten Außentüren der Omnibusse und der Straßenbahnen der BVG bis nach unten verglast, was dem Fahrpersonal gerade im Vergleich mit dem LKW einen deutlich besseren Blick zur Seite ermöglicht.

In der Aus- und Weiterbildung wird das BVG-Fahrpersonal in regelmäßigen Abständen zu diesem Thema sensibilisiert. Fester Bestandteil dieser Schulungsmaßnahmen sind auch fahrpraktische Übungen mit anschließender individueller Auswertung.

Frage 3:

Welche Regelungen gelten für die Busse im Fall der geteilten Busspur mit Radfahrenden? Wie können dort Unfälle verhindert werden?

Antwort zu 3:

Entsprechend der Regelung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zum Verkehrszeichen (Z) 245 (Bussonderfahrstreifen) gilt grundsätzlich, dass die Sicherheit des Radverkehrs stets zu gewährleisten ist. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, soll er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden.

Nach § 5 Abs. 4 StVO muss derjenige, welcher zum Überholen ausscheren will, also im vorliegenden Fall der Linienomnibus, sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Radfahrenden, eingehalten werden. Der Seitenabstand beim Überholen muss so bemessen werden, dass Gefahren vermieden werden. Unter der Berücksichtigung von Seitenbewegungen des Radfahrenden ist entsprechend der geltenden Rechtsprechung ein ausreichender Seitenabstand von mindestens anderthalb Metern einzuhalten.

Werden Fahrräder auf Bussonderfahrstreifen zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz StVO) für den öffentlichen Personenverkehr (Anlage 4 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen

-BOStrab-) gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet.

Die Einhaltung der allgemein geltenden Verkehrsvorschriften gewährleistet einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden und dient der Vermeidung von Unfällen auch im Bereich von Bussonderfahrstreifen.

Frage 4:

Wie viele Unfälle ergaben sich in der Umgebung von Bushaltestellen und wie können Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen und Radfahrenden vermieden werden?

Antwort zu 4:

Bei der BVG sind in den letzten Jahren keine Unfälle bekannt, wo aussteigende Fahrgäste aus Omnibussen mit dem Radverkehr kollidiert sind.

Gemäß § 20 Absatz 2 StVO dürfen Radfahrende bei einem Ein- oder Aussteigen von Fahrgästen an einer Haltestelle rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeizufahren, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Fahrgäste dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Radfahrende warten.

Die Wegführung des Radverkehrs an Haltestellen ist darüber hinaus ein wichtiger Sicherheitsfaktor. Grundsätzlich vermeiden lassen sich Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen und Radfahrenden nur durch die Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn bzw. auf Bussonderfahr-, Radfahr- oder Schutzstreifen. Wird der Radverkehr im Seitenraum auf baulichen gehwegseitigen Radwegen geführt, sollte er bei mehr als sieben bis acht Meter breiten Seitenräumen abgesetzt bzw. hinter der Wartehalle vorbei geführt werden, damit der Wartebereich der Fahrgäste nicht vom Radweg durchschnitten wird; dabei ist auf gute Sichtbeziehungen insbesondere im Bereich der Wartehalle zu achten, damit unachtsam hinter der Wartehalle auf den Radweg tretende Zufußgehende auch rechtzeitig vom Radverkehr erkannt werden können. Kann der Radweg bei schmalen Seitenräumen nicht hinter der Wartehalle geführt werden, sollte er möglichst dicht an der Fahrbahn verlaufen, damit dem Radverkehr verdeutlicht wird, dass er beim Fahrgastwechsel anhalten muss. Mittlere Absetzungen des Radwegs (ein bis drei Meter Abstand des Radwegs von der Haltestellenkante) bringen erfahrungsgemäß die größten Probleme mit sich, da die Radfahrenden dann dazu tendieren, trotz des relativ geringen Abstands zu den Türen des Omnibusses auch während des Fahrgastwechsels ohne Vorsicht durchzufahren.

Berlin, den 28.02.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz