



## Informationsvorlage-Nr. VII-Ifo-09505

Status: **öffentlich**

Eingereicht von:  
**Dezernat Stadtentwicklung und Bau**

Betreff:  
**Arbeitsbericht der Verkehrsunfallkommission für das Jahr 2022**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Information zur Kenntnis
FA Stadtentwicklung und Bau		Information zur Kenntnis
Ratsversammlung	13.03.2024	Information zur Kenntnis

## Beschlussvorschlag

Die Information wird zur Kenntnis genommen.

## Räumlicher Bezug

Stadtgebiet Leipzig

## Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

- Rechtliche Vorschriften       Stadtratsbeschluss       Verwaltungshandeln
- Sonstiges: VI-A-01331

Entsprechend des Ratsbeschlusses ist eine jährliche Berichterstattung gefordert, dem mit dieser Vorlage über die Arbeit der Verkehrsunfallkommission des Jahres 2022 entsprochen wird. Darüber hinaus enthält sie den Verkehrsbericht 2022 der Polizeidirektion Leipzig.

## Finanzielle Auswirkungen

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft		nein		ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam	von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand			
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen			

<b>Steuerrechtliche Prüfung</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG		nein		ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen		ja		nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

## Ziele

### Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

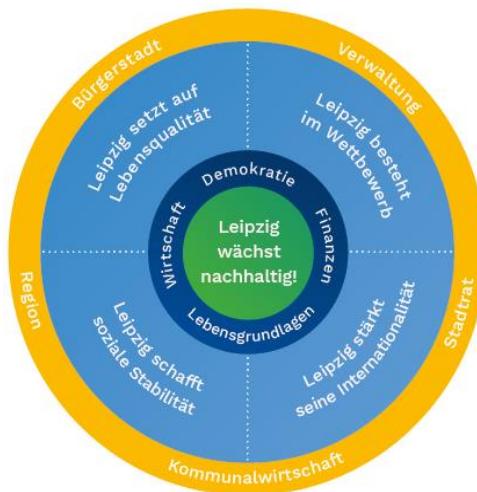
### Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

## 2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

### Ziele und Handlungsschwerpunkte

#### Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraum-angebote



#### Leipzig schafft soziale Stabilität

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen
- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

#### Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

#### Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu

#### Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

#### Leipzig stärkt seine Internationalität

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

# Klimawirkung

## Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

### Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	<input checked="" type="checkbox"/> keine / Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> erneuerbar	<input type="checkbox"/> fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumplantzungen)	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input type="checkbox"/> ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer		<input checked="" type="checkbox"/> nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> ja ( <i>Prüfschema endet hier.</i> )		

### Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

ja       nein (*Begründung s. Abwägungsprozess*)       nicht berührt (*Prüfschema endet hier.*)

### Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

- Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t/a): \_\_\_\_\_
- liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: \_\_\_\_\_
- wird vorgelegt mit: \_\_\_\_\_ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

## Sachverhalt

### I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

### II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

### III. Strategische Ziele

entfällt

### IV. Sachverhalt

#### 1. Anlass

Entsprechend dem Beschluss des Stadtrats zum Antrag VI-A-01331 „Jährlicher Verkehrsunfallbericht der Stadt Leipzig“, wird der nachfolgende Bericht vorgelegt. Er informiert über die Arbeit der Verkehrsunfallkommission (VUK) im Jahr 2022. Als Anlage wird zudem der Verkehrsbericht der Polizeidirektion für das Jahr 2022 zur

Kenntnis gegeben.

## 2. Ausführliche Darstellung der Information

### 2.1 Allgemeines zur Arbeit der Verkehrsunfallkommission 2022

Die grundsätzlichen Aufgaben der VUK sowie die Definition einer Unfallhäufungsstelle sind im Arbeitsbericht für das Jahr 2020 (Informationsvorlage VII-Ifo-06080) umfassend erläutert, auf eine Wiederholung wird daher hier verzichtet.

Nochmals hingewiesen sei dafür darauf, dass geeignete Maßnahmen gegen Unfälle nur gefunden werden können, wenn die an einer Stelle aufgetretenen Unfälle spezifische Gemeinsamkeiten aufweisen, die auf eine gleiche konkrete Ursache hindeuten. Entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften müssen dann ursachenbezogene, angemessene und verhältnismäßige Maßnahmen umgesetzt werden. Jede Unfallhäufungsstelle wird hierbei differenziert betrachtet und führt zu anderen Einschätzungen.

Eine pauschale, nicht ursachenbezogene Anordnung einer Maßnahme, scheidet deshalb aus. So helfen z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen nur gegen tatsächlich geschwindigkeitsbedingte Unfälle; ihre Anordnung ist zudem ggf. ausgesprochen kostenintensiv, wenn sie im Bereich von Lichtsignalanlagen umgesetzt wird, da diese dann hinsichtlich der Räumgeschwindigkeiten neu berechnet und programmiert werden müssen. Vorrang genießen deshalb immer zunächst einfache, kostengünstige und deshalb möglichst schnell umsetzbare Maßnahmen, sofern sie eine positive Wirkung erwarten lassen.

### 2.2 Arbeit der Verkehrsunfallkommission 2022

Mit dem Stichtag 08.05.2023 (erste Sitzung der VUK 2023) befanden sich 105 Unfallhäufungsstellen (UHS) im Stadtgebiet Leipzig in der Bearbeitung der VUK.

An 23 dieser UHS wurden im Jahr 2021 Maßnahmen umgesetzt und in 2022 dafür Wirkungskontrollen durchgeführt. Bei 18 Unfallhäufungsstellen waren die Maßnahmen ausreichend wirkungsvoll, so dass die Bearbeitung abgeschlossen werden konnte. Teilweise wurden mehrere Maßnahmen an einer UHS umgesetzt. Folgende Maßnahmen hatten sich hierbei an den UHS als wirkungsvoll erwiesen:

- sechs Roteinfärbungen von Radfurten
- eine Betriebszeitverlängerung einer Lichtsignalanlage
- drei Verkehrsüberwachungen
- zwei Überarbeitungen von LSA-Steuerungen
- zehn Markierungsänderungen (z. B. Markierung einer Sperrlinie) und Anpassungen der Beschilderung (Abbiegeverbot, Stopperschild, Geschwindigkeitsbegrenzung)

Eine der erfolgreich umgesetzten Maßnahmen war die Behebung der UHS Ranstädter Steinweg/Jacobstraße. Arbeitsweise und Vorgehen der VUK werden nachfolgend an diesem Beispiel exemplarisch erläutert.

In 2020 wurde nach Auswertung der 3-Jahres-Karte (Verkehrsunfälle mit Personenschäden innerhalb der letzten drei Jahre) festgestellt, dass diese Einmündung eine UHS dargestellt, da in dem Zeitraum vom 01.01.2017 bis 31.12.2019 fünf Abbiegeunfälle zwischen stadtauswärtigen Rechtsabbiegern und Radfahrern polizeilich registriert wurden.

Im ersten Schritt wurde geprüft, ob ein Rechtsabbiegeverbot angeordnet werden kann. Im Ergebnis der Prüfung musste dies jedoch aufgrund der damit verbundenen Nachteile verworfen werden. Im zweiten Schritt wurde daher aufgrund der schlechten Sichtbedingungen zwischen abbiegenden Fahrzeugen und dem bevorrechtigten Radverkehr in Verbindung mit der weit abgesetzten Radverkehrsführung die Aufstellung eines Verkehrsspiegels beschlossen. Hierzu fand im April 2021 ein Ortstermin zur Standortfestlegung u.a. mit der Polizei statt, im Mai wurde der Verkehrsspiegel aufgestellt.

Nach Umsetzung einer Maßnahme werden Wirkungskontrollen für das anschließende volle Kalenderjahr durchgeführt. In diesem Fall erfolgte die Wirkungskontrolle demzufolge für das Jahr 2022. Die Auswertung kann erst in 2023 durchgeführt werden, um die Unfalllage vom 01.01.2022 bis 31.12.2022 vollständig eruieren zu können. Festgestellt wurde, dass in 2022 nur ein Abbiegeunfall zwischen Kfz und Radverkehr an dieser Einmündung polizeilich registriert wurde. Daher handelte es sich um keine UHS mehr und die Bearbeitung konnte erfolgreich abgeschlossen werden.

Bei fünf UHS waren die Maßnahmen (noch) nicht ausreichend, so dass sie weiterhin Bestandteil des Arbeitsprogramms bleiben.

Diese UHS sind:

- Gohliser Straße/Nordplatz (Roscherstraße) (3 Vorfahrtunfälle mit Radfahrern von links im Jahr 2022)
- Am Sportforum/Goyastraße (2 Linksabbiegeunfälle und 2 Unfälle bei ausgeschalteter LSA im Jahr 2022)
- Miltitzer Straße/Ausfahrt Löwen-Center (keine Vorfahrtunfälle mit Radfahrern mehr, aber nun Abbiegeunfälle mit Radfahrern im Jahr 2022, die andere Maßnahme erfordern)
- Prager Straße/Höltystraße (4 Vorfahrtunfälle im Jahr 2022)
- Koburger Straße/Abfahrt B2 (4 Vorfahrtunfälle mit Radfahrern von links im Jahr 2022)

Im Jahr 2022 konnten zudem an 9 UHS beschlossene Maßnahmen neu umgesetzt werden. Bei diesen wird 2023 eine Wirkungskontrolle durchgeführt.

Für die verbleibenden 78 UHS konnten noch keine geeigneten Maßnahmen umgesetzt werden. Oft handelt es sich hierbei um erforderliche bauliche Maßnahmen oder größere Anpassungen an Lichtsignalanlagen (LSA), die einen längeren planerischen Vorlauf benötigen bzw. aus pragmatischen Gründen im Zusammenhang mit ohnehin geplanten Bauvorhaben umgesetzt werden sollen.

Wichtige ausstehende Maßnahmen sind z. B.:

**BMW-Allee/FERAG** (Vorfahrtunfälle aus der westlichen Zufahrt mit Radfahrern von links): in 2022 wurde der Knotenumbau beschlossen, der im Zusammenhang mit der Untersuchung von BMW zu betrachten ist

**Seehausener Allee/Alte Dübener Landstraße** (Abbiegeunfälle zwischen Linksabbiegern aus der östlichen Zufahrt mit dem Gegenverkehr): die in 2022 beschlossene konfliktfreie Signalisierung des Linksabbiegens konnte zeitlich noch nicht eingeordnet werden

**Maximilianallee/Seehausener Allee** (Abbiegeunfälle beim zweistufigen Linksabbiegen): die Prüfung des einstufigen Abbiegens aus der Seehausener Allee konnte zeitlich noch nicht eingeordnet werden

**Koburger Straße/Prinz-Eugen-Straße** (Vorfahrtunfälle aus der Prinz-Eugen-Straße mit dem Geradeausverkehr aus der südlichen Koburger Straße): der in 2022 beschlossene Bau einer Lichtsignalanlage wird gemeinsam mit der Baumaßnahme Koburger Brücke geplant

**Ludolf-Colditz-Straße/Naunhofer Straße** (Vorfahrtunfälle in verschiedenen Relationen): der in 2022 beschlossene Knotenumbau mit Errichtung einer Lichtsignalanlage konnte planungsseitig noch nicht eingeordnet werden

Die VUK hat im Jahr 2022 drei Sitzungen und an 7 UHS Ortstermine durchgeführt. Bei den Ortsterminen ging es darum, Defizite an der Verkehrsanlage zu erkennen und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf mögliche Unfallursachen zu beobachten.

Aus Kapazitätsgründen beschäftigt sich die VUK nicht mit UHS bei denen überwiegend Unfälle im Längsverkehr im Zulauf zu Lichtsignalanlagen (LSA) typisch waren, da gegen diesen Typ Unfälle im Regelfall keine geeigneten Maßnahmen möglich sind. Es handelt sich hier meist um Auffahruntfälle infolge zu geringen Sicherheitsabstands oder um Spurwechselunfälle. Bei derartigen Unfällen stehen grundsätzlich keine geeigneten Maßnahmen zur Verfügung. Sie gelten als LSA-typisch und sind seltener mit schweren Personenschäden verbunden.

## **2.3 Verkehrsbericht 2022 der Polizeidirektion Leipzig und ergänzende Aussagen zur Unfallsituation beim Radverkehr**

Maßgebend für die Stadt Leipzig sind die Seiten 18 bis 31 der Anlage.

Während sich in 2020 und 2021 coronabedingt die Verkehrszahlen und damit auch die Unfallzahlen reduziert hatten, zeigen die Gesamtunfallzahlen nunmehr wieder eine steigende Tendenz auf. So haben sich die Gesamtunfallzahlen gegenüber 12.152 im Jahr 2021 auf 12.665 im Jahr 2022 erhöht. Die Anzahl getöteter oder verletzter Personen ist mit 2.364 Personen gegenüber 1.920 Personen im Jahr 2021 erstmals seit 2018 wieder angestiegen.

Während in 2020 und 2021 bei der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern mit 1.217 bzw. 1.161 eine sinkende Tendenz verzeichnet werden konnte, sind in 2022 die Verkehrsunfälle mit beteiligten Radfahrern auf 1.320 Verkehrsunfälle wieder angestiegen.

Auch die Anzahl getöteter oder verletzter Radfahrender stieg erstmals seit 2018 von 832 Personen im Jahr 2021 auf 1.017 Personen im Jahr 2022. Wie auch in 2021 waren bei 45 % der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden diese die Unfallverursachenden.

Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommission wurden folgende Einmündungen und Knotenpunkte als Unfallschwerpunkte erkannt, die sich hinsichtlich der Unfalllage mit Radfahrern als problematisch erwiesen haben:

- Hermann-Liebmann-Straße/Schulze-Delitzsch-Straße
- BMW-Allee/FERAG
- Bornaische Straße/Liechtensteinstraße
- Peterssteinweg/Härtelstraße
- Wittenberger Straße/Dessauer Straße
- Lützner Straße/Saarländer Straße
- Wolfgang-Heinze-Straße/Selneckerstraße
- Gohliser Straße/Nordplatz
- Paunsdorfer Allee/Am Sommerfeld
- Lyoner Straße/Schönauer Straße
- Miltitzer Straße/Ausfahrt Löwen-Center
- Brandenburger Straße/Mecklenburger Straße
- Windmühlenstraße/Emilienstraße
- Ossietzkystraße/Zeumerstraße
- Bornaische Straße/Prinz-Eugen-Straße
- Täubchenweg/Gutenbergplatz
- Lützner Straße/Endersstraße
- Nürnberger Straße/Brüderstraße
- Koburger Straße/Abfahrt B2

Auffällig ist, dass diese Stellen sind, an denen Radverkehrsanlagen vorhanden sind und diese in der Regel als nicht unsicher empfunden werden. Mit der Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs durch die Schaffung von Radverkehrsanlagen und der Schließung von Lücken im Radwegenetz, die ein wichtiger und wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Stadt Leipzig sind, nimmt der Anteil des Radverkehrs zu. Dieser nutzt überwiegend die vorhandenen Radverkehrsanlagen. Die Zunahme der damit verbundenen Konflikte, auch

teilweise aufgrund falscher Nutzung der Radverkehrsanlagen, wirken sich nun auch hinsichtlich der erhöhten Unfallzahlen mit beteiligten Radfahrern aus.

Der Fokus muss daher auf sichere Führungsformen in Abhängigkeit der örtlichen und baulichen Gegebenheiten gelegt werden. Jeder Knotenpunkt muss bezüglich der möglichen Lösungen zur Konfliktreduzierung einzeln betrachtet und geprüft werden. Eine gute und ausreichende Sicht des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr sowie eine Führung auf der Fahrbahn oder eine fahrbahnnahe Führung sind hierbei wichtige Kriterien.

Ebenso sollten weiterhin Verkehrssicherheitskampagnen und Präventivmaßnahmen durchgeführt werden, um alle Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren und einer weiteren Steigerung der Unfallzahlen entgegenwirken zu können.

Anlage/n

1            Verkehrsbericht\_2022 (öffentlich)