

# Sicherheitsaudit an Straßen gemäß RSAS 2019

Bestandsaudit für den Kreisverkehr  
Brielower Landstraße / Am Industriegebiet /  
Massowburg  
in Brandenburg an der Havel

---

Auditbericht zur Bestandssituation

Stand 05.03.2020



## Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: Sicherheitsaudit für den Kreisverkehr Brielower Landstraße / Am Industriegebiet / Massowburg in Brandenburg an der Havel

Aufsteller/Bauherr: Stadt Brandenburg an der Havel

Entwurfsbearbeitung: -

Entwurfsphase / Auditphase: Bestandssituation / Verkehrsfreigabe

Aufsteldatum: 03/2020

Auditierte Unterlagen: Bestandssituation

Vorliegende Unterlagen: Unfallanalyse für 2017 bis 2019  
Übersichtsplan digital

Termin Ortsbesichtigung: 26.02.2020

## Auditor

Dienststelle: W&K Ingenieurgesellschaft mbH  
Hegelallee 32, 14467 Potsdam  
Tel. 0331 / 2012919

Datum: 05.03.2020

Name: 

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Dienststelle: W&K Ingenieurgesellschaft mbH  
Hegelallee 32, 14467 Potsdam  
Tel. 0331 / 740 368 77

Datum: 05.03.2020

Name: 

Unterschrift: \_\_\_\_\_

## Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Sicherheitsaudit für den Kreisverkehr Brielower Landstraße / Am Industriegebiet / Massowburg in Brandenburg an der Havel
Art der Baumaßnahme:	Bestandsanlage
Länge:	Kreisverkehr Außendurchmesser ca. 36 m
Querschnitt:	k.A.
Verkehrsstärke:	ca. 15.000 Kfz im DTV auf der Kreisfahrbahn
Straßenkategorie:	k.A.
$V_{zul}$ :	50 km/h
Baukosten:	k.A.

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen **RASt 06**
- Straßenverkehrsordnung **StVO**
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung **VwV-StVO**
- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen **RSAS 2019**
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen 2011, **HVBA 2011**
- Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen -, Teil 3, öffentlicher Verkehrs- und Freiraum **DIN 18040-3**

Bei der Auditierung des o.g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt:

---

### Grundsätzliches

---

1. Die Breite der Radwege in den Zufahrten und im Bereich der Kreisfahrbahn liegt mit 1,80 m unter der gemäß RASt 06 (6.1.7.5, Tab. 28 benannten Regelbreite von 2,0 m. Bei stärkerem Radverkehrsaufkommen sind hierdurch die Überholbreiten eingeschränkt, was zu Unfällen und Stürzen zwischen den Radfahrern führen kann.
2. In den Zufahrten fehlt der gemäß RASt 06 (6.1.7.5, Tab. 28) der Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg von 0,75m. Es kann hierdurch zu Stürzen der Radfahrer unmittelbar auf die Fahrbahn führen, woraus Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern mit schweren Unfallfolgen entstehen können. Die baulichen Anforderungen gelten auch für Radwege ohne Benutzungspflicht, wenn sie dennoch als solche wahrgenommen werden sollen.



---

### Kreisverkehr:

---

#### Rad

3. Das Absetzmaß der Radwege entspricht mit ca. 1,10 m nicht dem gemäß RASt 06 Abs. 6.3.5.9 geforderten Maß von etwa 4,0 m. Kleinere Abstände als 2m sind aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Mit dem Verkleinern des Absetzmaßes werden Konfliktpunkte für die Kfz Fahrer gebündelt, d.h. der einfahrende Kfz Verkehr beachtet den Verkehr innerhalb der Kreisfahrbahn, nimmt dann aber ggf. den querenden Radverkehr nicht mehr ausreichend wahr. Dies trifft insbesondere bei höheren Kfz Verkehrsstärken in der Kreisfahrbahn zu, da dann die Zeitlücken zum Einfahren geringer sind. Das verkleinerte Absetzmaß wirkt auch konfliktfördernd beim Verlassen der Kreisfahrbahn durch Kfz. Es kommt hierdurch zu spitzwinkligen Flankenfahrten zwischen Radfahrern im Zuge der Kreisfahrbahn und abbiegenden Kraftfahrzeugen.



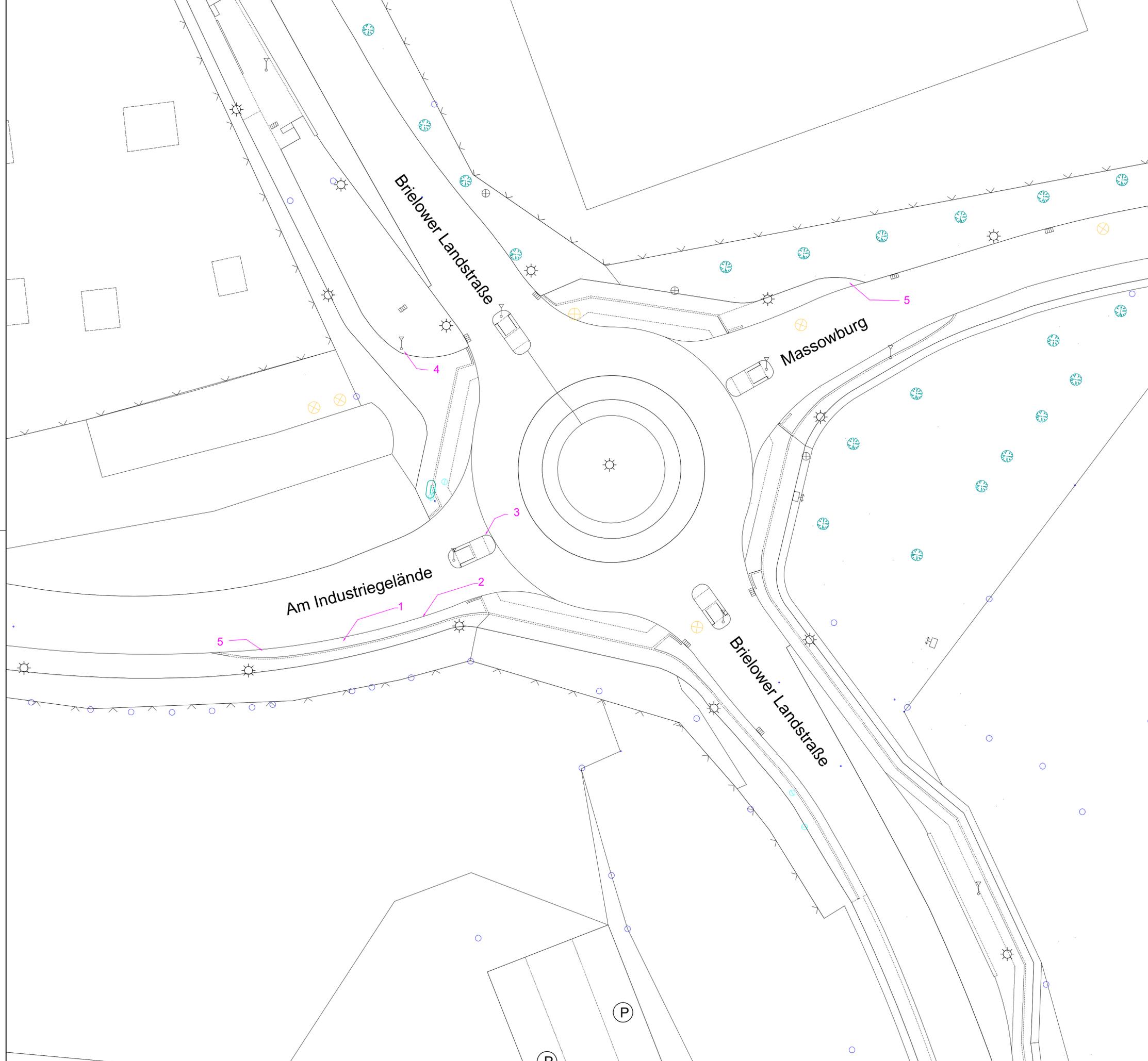
4. Die Radverkehrsführung und deren Beschilderung ist inkonsistent bzw. unvollständig. So ist beispielweise, dass Ende des parallel zur Brielower Landstraße Nord führenden Zweirichtungsradwegs, im Bereich des Kreisverkehrs nicht ausgeschildert. Im Bereich des Kreisverkehrs ist der Radverkehr jedoch im Einrichtungsverkehr geführt. Dies stellt eine missverständliche Radverkehrsführung dar und führt zum Befahren der Radverkehrsanlage in Gegenrichtung. Ergänzend heißt es hierzu in der RASt 06 6.3.5.9 „Führen Radwege in mehreren Knotenpunktzufahrten auf einen Kreisverkehr zu, ist die Weiterführung der Radwege außerhalb der Kreisfahrbahn eine verkehrssichere und von der Mehrzahl der Radfahrer akzeptierte Lösung. Nachteilig für die Verkehrssicherheit sind die häufig zahlreichen, in falscher Richtung fahrenden Radfahrer“ Dies führt auch an dem betrachteten Kreisverkehr und dem betrachteten Zeitraum in zwei Fällen zum Unfall, da Kfz Führer nicht mit Radfahrer aus der Gegenrichtung rechnen.



5. Die Radwege in den Zufahrten Am Industriegelände und Massowburg sind nicht benutzungspflichtig, da eine Beschilderung mit VZ 241-30 nicht vorhanden ist. Dementsprechend kann der Radfahrer auch auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr einfahren. In der weiteren Folge er dann aber im Bereich der rot eingefärbten und mit Breitstrich (0,5/0,2) markierten Furten den umlau-

fenden Radweg benutzen. Dies führt unter Umständen zu gefährlichen Situationen zwischen in den Kreisverkehr einbiegenden Kraftfahrzeugen und Radfahrern, die im Bereich der Furt auf die Nebenanlage auffahren.





Zur Bauausführung freigegeben

Gilt nur in Verbindung mit dem Prüfvermerk Nr.:

Brandenburg an der Havel  
SB Verkehrsplanung, FB VII,  
FG 66 Straßen und Brücken

Klosterstraße 14  
14770 Brandenburg an der Havel

Datum

Fach-/Bereichsleiter

Die Freigabe zur Bauausführung erfolgt gemäß § 10 BbgStrG und unbeschadet der von Auftraggeber eigenverantwortlich zu prüfenden Übereinstimmung mit dem Bauvertrag

Blatt			
1	2	3	
Nr.	Art der Änderung:	Datum	Name

Vermessungsbüro:				
Maßstab	1 : /Stand :	HN = NN	Genauigkeitsgrad: +/-	
Entwurfsbearbeitung :		Datum	Zeichen	
 <b>W&amp;K Ingenieures. mbH</b> Hegelallee 32 14467 Potsdam Fon: 0331 . 201 29 19 Fax: 0331 . 201 29 50 Mail: info@w-k-potsdam.de		bearbeitet:	04.03.2020	Weisheit
		gezeichnet:	04.03.2020	Weisheit
		geprüft:		

Auftraggeber:				
 <b>Brandenburg an der Havel</b> SB Verkehrsplanung, FB VII, FG 66 Straßen und Brücken Klosterstraße 14 14770 Brandenburg an der Havel				
von NK	nach NK	Station	Bauwerks Nr.	Unterlage Nr.
				Plan Nr. 1
Strasse:				Reg. Nr.
Nächster Ort:				Datum
				Zeichen

Unfallanalyse für des Kreisverkehrs Brielower Landstraße / Massowburg / Am Industriegelände in Brandenburg an der Havel		bearbeitet:	
- Defizite -		gezeichnet:	
		geprüft:	
		Lageplan	
		Maßstab :	nicht maßstäblich

Aufgestellt:	Geprüft:

**Analyse der Verkehrsunfälle am  
Kreisverkehr Brielower Landstraße/  
Massowburg/ Am Industriegelände**

Unfallanalyse der Jahre 2017 bis 2019

---



**W&K**

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehr und  
Infrastruktur mbH

Auftraggeber:



Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel

SB Verkehrsplanung

FB VII, FG 66 Straßen und Brücken

Klosterstraße 14

14770 Brandenburg an der Havel

Auftragnehmer:



Hegelallee 32

14467 Potsdam

Tel: 0331 / 201 29 19

Fax: 0331 / 201 29 50

e-mail: [REDACTED]

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. [REDACTED]

Projektnummer: 20 016

Geprüft: .....

## INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG	1
1.1	Methodik	1
2	UNTERSUCHUNG	2
2.1	Jährliche Unfallkostenentwicklung	2
2.2	Übersicht der VU gesamt nach Unfalltyp	4
2.3	Übersicht der VU gesamt nach Unfallursache	5
2.4	Übersicht der VU gesamt nach Unfallursache	6
2.5	Übersicht der VU gesamt nach Rahmenbedingungen	7
3	ZUSAMMENFASSUNG	9
4	ANLAGEN	10

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	pauschale Unfallkostensätze nach Tab. 13 MASVU	2
Abbildung 2:	3-Jahresübersicht der Unfallkostenentwicklung gesamt	3
Abbildung 3:	3-Jahresübersicht der Unfallkostenentwicklung Radverkehrsunfälle	3
Abbildung 4:	tabellarische Übersicht Unfalltypen	4
Abbildung 5:	3-Jahres-Übersicht Unfalltypen	5
Abbildung 6:	3-Jahres-Übersicht Unfallort	6
Abbildung 7:	3-Jahres-Übersicht Unfallursachen	7
Abbildung 8:	tabellarische Auswertung Rahmenbedingungen	8
Abbildung 9:	Übersicht der Lichtverhältnisse	8
Abbildung 10:	Übersicht der Witterungsverhältnisse	9

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

FGÜ	Fußgängerüberweg
F-LZA	Fußgänger Lichtzeichenanlage
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Leichtverletzte(r)
LZA	Lichtzeichenanlage
MASVU	Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen
SV	Schwerverletzte(r)
StVO	Straßenverkehrsordnung
U(P)	Unfälle mit Personenschaden
U(SP)	Unfälle mit schwerem Personenschaden
U(LV)	Unfälle mit leichtem Personenschaden
U(SS)	Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden
U(LS)	Sonstige Unfälle mit Sachschaden
VU	Verkehrsunfall

## 1 Einleitung und Aufgabenstellung

Der Kreisverkehr Brielower Landstraße / Massow Burg / Am Industriegelände in der kreisfreien Stadt Brandenburg an der Havel wurde durch die Unfallkommission als Unfallschwerpunkt definiert. Es soll nachfolgend eine Auswertung der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle im Zeitraum 2017 bis 2019 durchgeführt werden und nach Möglichkeit ein Hinweis auf die der Häufung der VU zugrunde liegenden Unfallursachen gegeben werden.

*Prüfung eines Unfallschwerpunkts zwischen 2017 und 2019*

Die erarbeitete Unfallanalyse im Zusammenhang mit einem nachfolgenden Sicherheitsaudit soll die Basis für die Erarbeitung von Umgestaltungsvarianten des Kreisverkehrsplatzes bilden und damit zur Senkung der vorhandenen Anzahl von Verkehrsunfällen beitragen.

*Unfallanalyse als Vorbereitung zur Erarbeitung von Umgestaltungsvarianten*

Diese Analyse umfasst die polizeilich erfassten Verkehrsunfälle einschließlich derer mit Radverkehrsbeteiligung innerhalb der letzten drei Jahre, also in 2017, 2018 und 2019. Hierbei sollen in Vorbereitung eines Sicherheitsaudits besondere Häufungen hinsichtlich der Unfallart, -ursachen oder besonderer Unfallumstände verdeutlicht werden.

### 1.1 Methodik

Es wurden in einem Bestandslageplan die Unfallskizzen in einer 3-Jahres Übersicht erstellt. (Vgl. Anlage 1) Hierbei wird die Systematik des Merkblatt(es) für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (MASVU) zugrunde gelegt, die bereits in der grafischen Darstellung eine Übersicht über Art und Weise der Unfallbeteiligung sowie Witterungsverhältnisse u.v.a. gibt. Die Örtlichkeiten wurden dabei nach Analyse der Unfallmitteilung in Art und Ursache der VU weitestgehend zusammengefasst, um zur grafischen Auswertung beizutragen.

*umfasst die polizeilich erfassten Verkehrsunfälle einschließlich der VU mit Radverkehrsbeteiligung*

*grafische Auswertung nach MASVU*

## 2 Untersuchung

### 2.1 Jährliche Unfallkostenentwicklung

Um den Verlauf der Unfallentwicklung im Untersuchungsbereich zu kennzeichnen, werden die Unfallkosten der Untersuchungsjahre 2017 bis 2019 zueinander ins Verhältnis gesetzt. Hierfür werden die durch die FGSV veröffentlichten pauschalen Unfallkostensätze zugrunde gelegt. (Vgl. Abb. 1)

Abbildung 1: pauschale Unfallkostensätze nach Tab. 13 MASVU

Unfallkategorie (Schwerste Unfallfolge)	Straßenkategorie				
	außerorts		innerorts		
	Autobahn (1)	Landstraße (2)	Verkehrsstr. (3)	Erschl.str. (4)	Gesamt (5)
<b>SP:</b> Unfall mit Getöteten oder Schwerverletzten	300,0	270,0	160,0	130,0	145,0
<b>LV:</b> Unfall mit Leichtverletzten	31,0	18,0	12,5	10,0	11,0
<b>P:</b> Unfall mit Personenschaden	105,0	110,0	45,0	33,5	38,5
<b>SS:</b> Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	18,5	13,0	12,0	11,5	11,5
<b>LS:</b> Sonstiger Unfall mit Sachschaden	8,0	6,0	6,0	5,5	5,5
<b>S:</b> Unfall mit Sachschaden	10,5	7,0	6,5	5,5	6,0

\* Kosten in 1.000 €

Für die Jahre 2017 bis 2019 lässt sich im Untersuchungsbereich die Beteiligung von Leichtverletzten als schwerste Unfallfolge nachweisen. Es gibt in diesen Jahren keine schwer verletzten oder getöteten Personen bei Verkehrsunfällen.

*schwerste Unfallfolge im 3-Jahrerückblick ist Leichtverletzung*

Die Gesamtauswertung aller 20 polizeilich erfassten VU an der Einmündung zeigt keinen stetigen Verlauf der Unfallkostenentwicklung. Der höchste Stand ist im Jahr 2017 mit 92.000 € zu verzeichnen. Im Jahr 2018 sanken die Unfallkosten auf 31.000 € und stiegen in 2019 wieder auf 74.500 € an. Die Unfälle der Kategorien 1-3 (mit Personenschaden) unterliegen in ihrer Entwicklung der Anzahl keinem steti-

*kein kontinuierlicher Trend der Unfallkosten erkennbar*

Unfallanalyse der Jahre 2017 bis 2019

Untersuchungsbericht

gen Trend, hier wird die Schwankung entsprechend den Unfallkosten  
widerspiegelt. (Vgl. Abb. 2)

Abbildung 2: 3-Jahresübersicht der Unfallkostenentwicklung gesamt

VU gesamt Unfallkategorie	Jahr		
	2017	2018	2019
Anzahl gesamt	10	3	7
davon U(SP)	0	0	0
U(LV)	4	2	5
U(SS)	1	0	0
U(LS)	5	1	2
Anzahl Getöteter	-	-	-
Anzahl Schwerverletzter	-	-	-
Anzahl Leichtverletzter	5	3	5
Jährliche Unfallkosten *	92,0	31,0	74,5

13 von 20 VU mit Rad-  
verkehrsbeteiligung

Kosten in 1.000 €

Eine differenzierte Betrachtung der gesamten Unfälle und der Radver-  
kehrsunfälle zeigt, dass die Mehrzahl der Unfälle mit Radverkehrsbei-  
teilung registriert wurde. Von insgesamt 20 VU wurden 13 mit Radver-  
kehrsbeteiligung erfasst. Als schwerste Unfallfolge waren hierbei  
Leichtverletzte zu verzeichnen.

Abbildung 3: 3-Jahresübersicht der Unfallkostenentwicklung Radverkehrsunfälle

Radverkehrsunfälle Unfallkategorie	Jahr		
	2017	2018	2019
Anzahl gesamt	6	1	6
davon U(SP)	0	0	0
U(LV)	4	1	5
U(SS)	0	0	0
U(LS)	1	0	1
Anzahl Getöteter	-	-	-
Anzahl Schwerverletzter	-	-	-
Anzahl Leichtverletzter	5	1	5
Jährliche Unfallkosten *	56,0	12,5	68,5

Unfallhäufungsstelle  
nach MASVU

\*Kosten in 1.000 €

Die vorstehende Abbildung zeigt, dass auch die Höhe der Unfallkosten  
durch die VU mit Radverkehrsbeteiligung dominiert wird.

## 2.2 Übersicht der VU gesamt nach Unfalltyp

Nachfolgend wurden die in den Jahren 2017 bis 2019 erfassten Unfälle anhand ihres Unfalltyps unterschieden. Die Unterscheidung erfolgt hierbei nach den im MASVU benannten Typen.

Abbildung 4: tabellarische Übersicht Unfalltypen

VU gesamt Unfalltypen	Jahr		
	2017	2018	2019
Fahrerunfall (F)	1	-	2
Abbiege-Unfall (AB)	2	-	-
Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	5	2	4
Überschreiten-Unfall (ÜS)	-	-	-
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	-	-	-
Unfall im Längsverkehr (LV)	1	1	1
Sonstiger Unfall (SO)	1	-	-

Als Hauptunfalltyp zeigt sich der Einbiegen / Kreuzen-Unfall. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die in den Kreisverkehr einfahren und die Vorfahrt der Ströme innerhalb des Kreisverkehrs missachten. Insbesondere trifft dies auf vorfahrtberechtigte Radverkehrsströme zu. Den Unfallberichten und dem Lageplan mit den dargestellten Unfallskizzen, lässt sich entnehmen, dass überwiegend die Zufahrten der Brielower Landstraße und der Zufahrt Am Industriegebiet betroffen sind. Zu vermuten ist, dass durch die hohe Verkehrsbelastung des Kreisverkehrs die Konzentration vollständig auf die Kreisfahrbahn gelenkt wird und der parallel verlaufende Radweg unbeachtet bleibt.

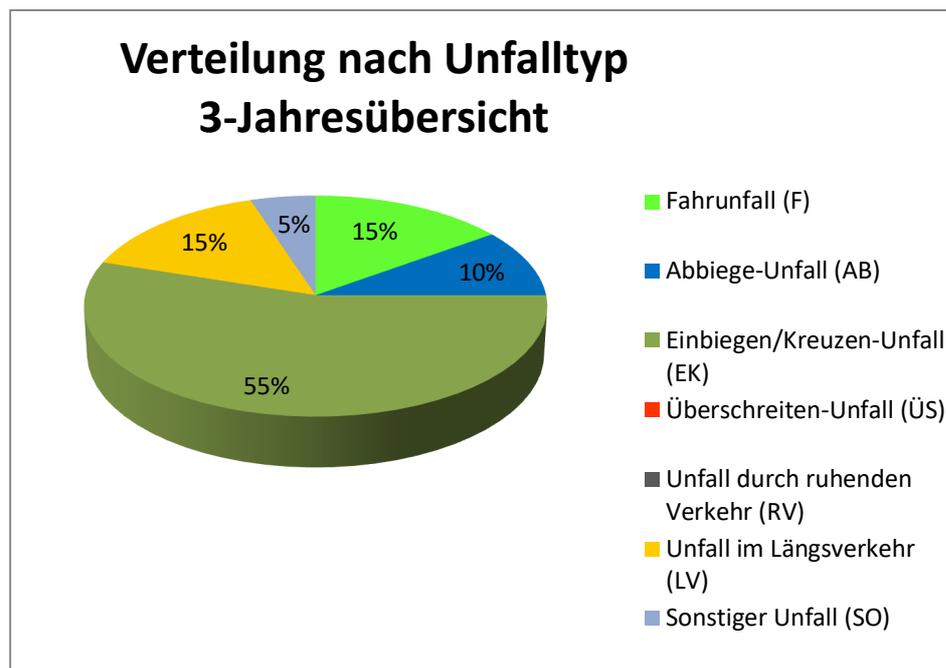
*Hauptunfalltyp sind Unfälle im Längsverkehr mit abnehmender Tendenz*

Als weitere Auffälligkeit lassen sich 3 Radverkehrsunfälle ohne MIV-Beteiligung herausstellen, die sich auf der Nebenanlage zwischen den Zufahrten der Brielower Straße und Massow Burg ereignet haben. Hier kam es zu 2 Alleinunfällen von Seniorinnen, die bergab von der Brielower Straße in Richtung Brielower Landstraße führen. Als Unfallursache ist überhöhte Geschwindigkeit aufgrund der starken Längsneigung zu vermuten. Bei einem weiteren Unfall kam es zu einem fronta-

len Zusammenstoß von zwei Radfahrern, die auf der zuvor genannten Nebenanlage fuhren. Einer der Radfahrer befuhr die Nebenanlage dementsprechend entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.

Die Unfälle im Längsverkehr sind keiner einheitlichen Örtlichkeit und auch keiner einheitlichen Unfallursache zuzuordnen.

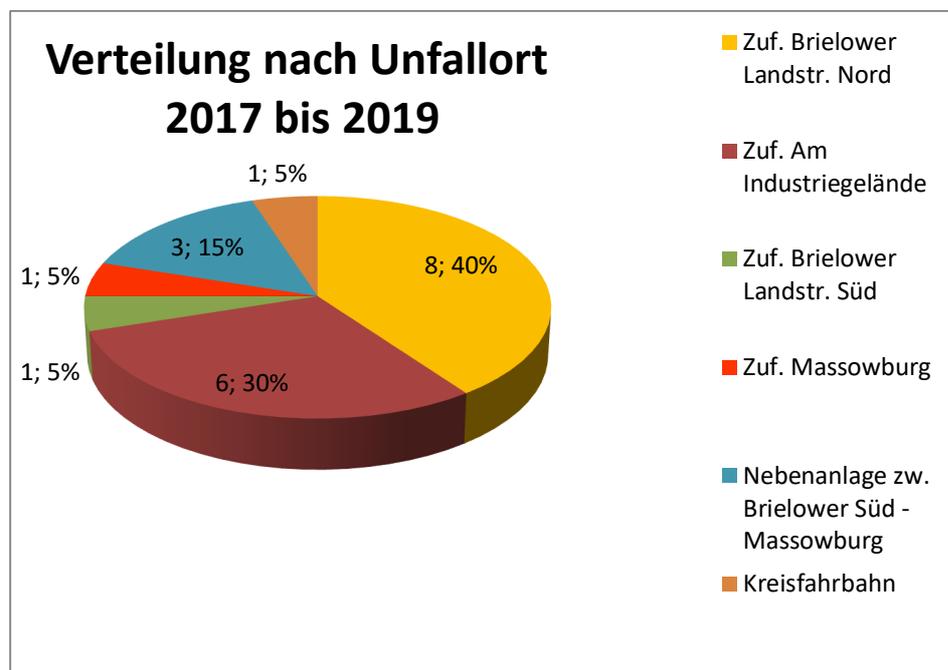
Abbildung 5: 3-Jahres-Übersicht Unfalltypen



Die grafische Übersicht verdeutlicht die Verteilung der Unfalltypen der Jahre 2017 bis 2019.

### 2.3 Übersicht der VU gesamt nach Unfallursache

Um möglicherweise weitere Hinweise auf die unfallbegünstigenden Umstände am zu betrachtenden Kreisverkehr zu erlangen, wurden die Unfälle hinsichtlich ihrer genauen Lage im Bereich des Kreisverkehrs betrachtet. Das nachstehende Diagramm zeigt die konkrete Verteilung der Unfallorte. Zur Veranschaulichung kann auch die Lageplanskizze der Unfalldiagramme in der Anlage 1 herangezogen werden.



*70% der Unfälle in den Zufahrten der Brielower Landstraße Nord und Am Industriegelände*

Die vorstehende Grafik zeigt, dass sich die Mehrzahl der Unfälle in den Zufahrten der Brielower Landstraße Nord und Am Industriegelände ereignet.

## 2.4 Übersicht der VU gesamt nach Unfallursache

Die detailliertere Betrachtung der Unfallursachen bestätigt das Missachten der Vorfahrt beim Einfahren in den Kreisverkehr als häufigste Unfallursache. Besonders häufig werden Radfahrer auf dem parallel zur Kreisbahn geführten Radweg übersehen. Diese Feststellung wird durch die Unfallberichte bzw. Aussagen der Unfallbeteiligten gestützt, in denen häufig von einem Übersehen der Radfahrer die Rede ist. Diese Unfallursache ist bei der Hälfte, aller polizeilich erfassten, Unfälle festzustellen.

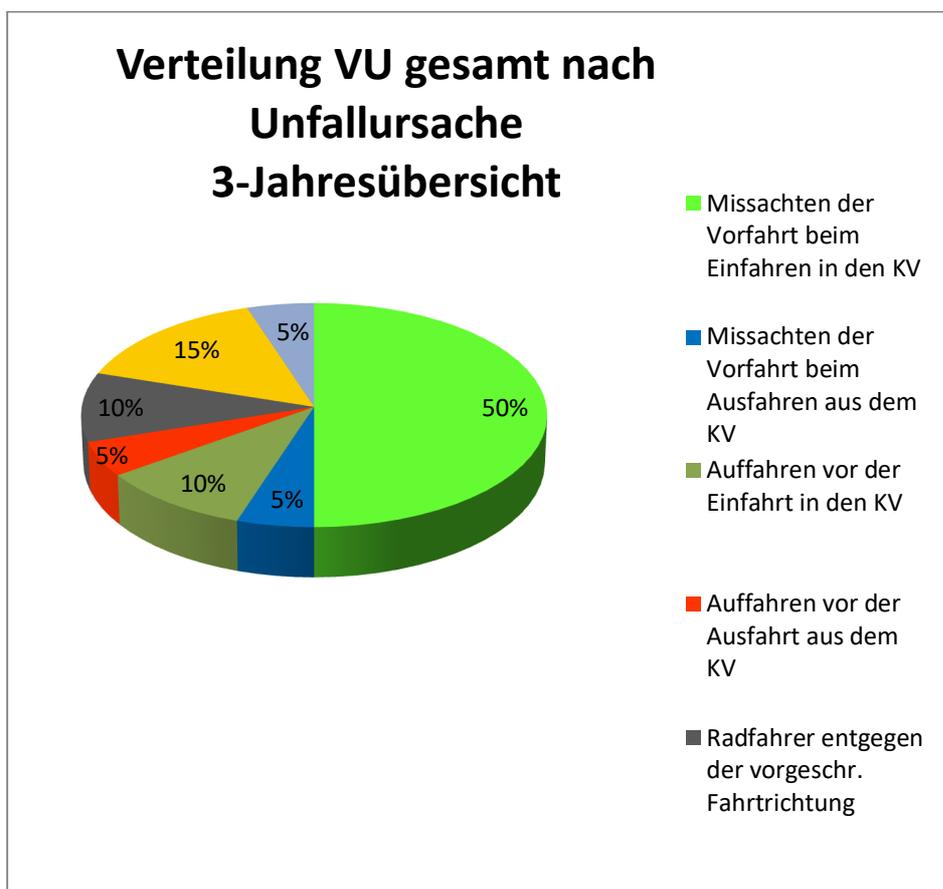
*Hauptunfallursache ist Übersehen von Radverkehr beim Einfahren in den KV*

Als zweithäufigste Unfallursache mit 15 % sind Fahrurfälle von Radfahrern ohne Fremdeinwirkung verzeichnen. Zwei der drei zu verzeichnenden Fahrurfälle von Radfahrern ereigneten sich nach der Abfahrt von der Brielower Brücke in Richtung Massowburg. Hier wird davon

ausgegangen, dass aufgrund der starken Längsneigung eine unangepasste Geschwindigkeit ursächlich war.

Die übrigen Unfallursachen wie Missachten der Vorfahrt bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr, Auffahren vor der Einfahrt in den Kreisverkehr und Auffahren bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr verteilen sich auf die verbleibenden 35 % der Unfälle

Abbildung 7: 3-Jahres-Übersicht Unfallursachen



*50 % der Unfälle durch Missachten der Vorfahrt beim Einfahren in den Kreisverkehr*

## 2.5 Übersicht der VU gesamt nach Rahmenbedingungen

Als Rahmenbedingungen werden nachfolgend die Licht- und Witterungsverhältnisse betrachtet.

Unfallanalyse der Jahre 2017 bis 2019

Untersuchungsbericht

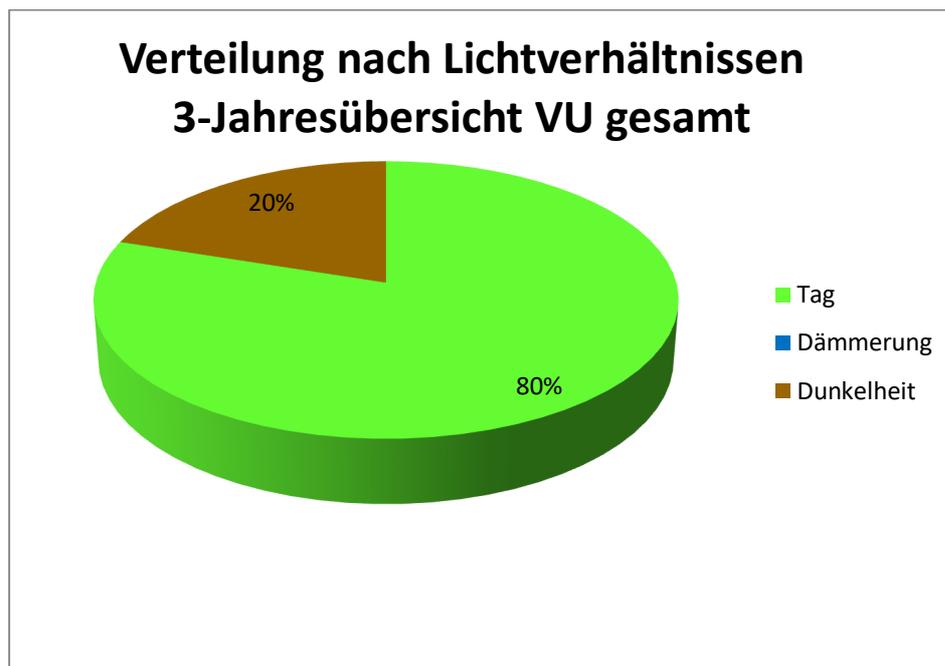
Abbildung 8: tabellarische Auswertung Rahmenbedingungen

VU gesamt Licht- und Witterungsverhältnisse	Jahr		
	2017	2018	2019
Tag	8	2	6
Dämmerung			
Dunkelheit	2	1	1
Trocken	9	3	5
Nass	1		2
Eisglätte			

Tendenziell sind die erfassten Unfälle bei Tageslicht nachzuvollziehen. Hieraus lassen sich keine Rückschlüsse auf eine unfallursächliche mangelnde Ausleuchtung des Kreisverkehrs bei Dunkelheit ziehen.

*VU hauptsächlich bei  
Tageslicht*

Abbildung 9: Übersicht der Lichtverhältnisse





Die Auswertung der Witterungsverhältnisse zeigt, dass die Mehrzahl der registrierten VU bei trockenen Witterungsverhältnissen stattfinden. Somit können keine Rückschlüsse auf unfallbegünstigende Witterungsverhältnisse gezogen werden.

### 3 Zusammenfassung

Die Analyse der Verkehrsunfälle einschließlich der Radverkehrsunfälle der Untersuchungsjahre 2017 bis 2019 weist den Kreisverkehr Brielower Landstraße / Am Industriegebiet / Massowburg als Unfallschwerpunkt aus. Insgesamt wurden 20 VU im gesamten Untersuchungsreich ausgewertet.

Der Vergleich der Unfallzahlen und -kosten zeigt hierbei keinen stetigen Trend.

Als Unfalltyp dominieren Einbiegen / Kreuzen-Unfälle.

Besondere Rahmenbedingungen durch Lichtverhältnisse lassen sich nicht feststellen. Dies gilt auch für die witterungsbedingten Rahmenbe-

*Vorrangig unauffällige Witterungsverhältnisse*

*Untersuchungsbereich weist 20 ausgewertete VU auf, damit Unfallhäufungsstelle.*

*Kein Trend bei Unfallhäufigkeit und Unfallkosten*

*Häufigster Unfalltyp: Einbiegen / Kreuzen*

*Keine Auffälligkeiten hinsichtlich der Rahmenbedingungen*

dingungen. Die Mehrzahl der Unfälle ereigneten sich bei Tageslicht und Trockenheit.

Auffällig ist die hohe Beteiligung von Radfahrern. Bei 13 der insgesamt 20 ausgewerteten Unfälle waren Radfahrer beteiligt.

Als hauptsächliche Unfallursache ist das Missachten der Vorfahrt beim Einfahren in den Kreisverkehr zu verzeichnen. Hierbei werden besonders häufig Radfahrer auf dem parallel zur Kreisfahrbahn verlaufenden Radweg übersehen. Dies kommt besonders oft an den Zufahrten der Brielower Landstraße Nord und Am Industriegelände vor.

*Hohe Radverkehrs-  
beteiligung*

*Hauptunfallursache  
Missachten der Vorfahrt  
beim Einfahren in den  
Kreisverkehr*

#### 4 Anlagen

Als Grundlage für die grafische Auswertung durch Unfalldiagramme dient die Systematik des MASVU, die nachfolgend dargestellt ist.

### 2017 / 2018 / 2019

	<b>Verkehrsteilnehmer</b>		<b>Lichtverhältnisse</b>
	Personenkraftwagen		Tageslicht
	sonstiges Fahrzeug *)		Dämmerung
	Radfahrer (Alter)		Dunkelheit
	Fußgänger (Alter)		
	Tier / Wild		
	mittelbar Beteiligter		<b>Besondere Fahrzustände</b>
			Rückwärtsfahren
	<b>Fahrtrichtung</b>		Bremsen
	Linksabbieger		Beschleunigen
	Geradausfahrer		Schleudern
	Rechtsabbieger		Halten (verkehrsbedingt)
			Halten / Parken
	<b>Schwerste Unfallfolge</b>		<b>Sonstige Angaben</b>
	Person getötet		LZA außer Betrieb
	Person schwer verletzt		ROT, ROT+GELB, GELB
	Person leicht verletzt		Wartepflicht erkannt
	Sachschaden		Wartepflicht nicht erkannt
			Alkohol
			Gegenstand auf/neben der Fahrbahn
	<b>Straßenzustand</b>		
	trocken		
	nass		
	Glatteis / Schneeglätte		

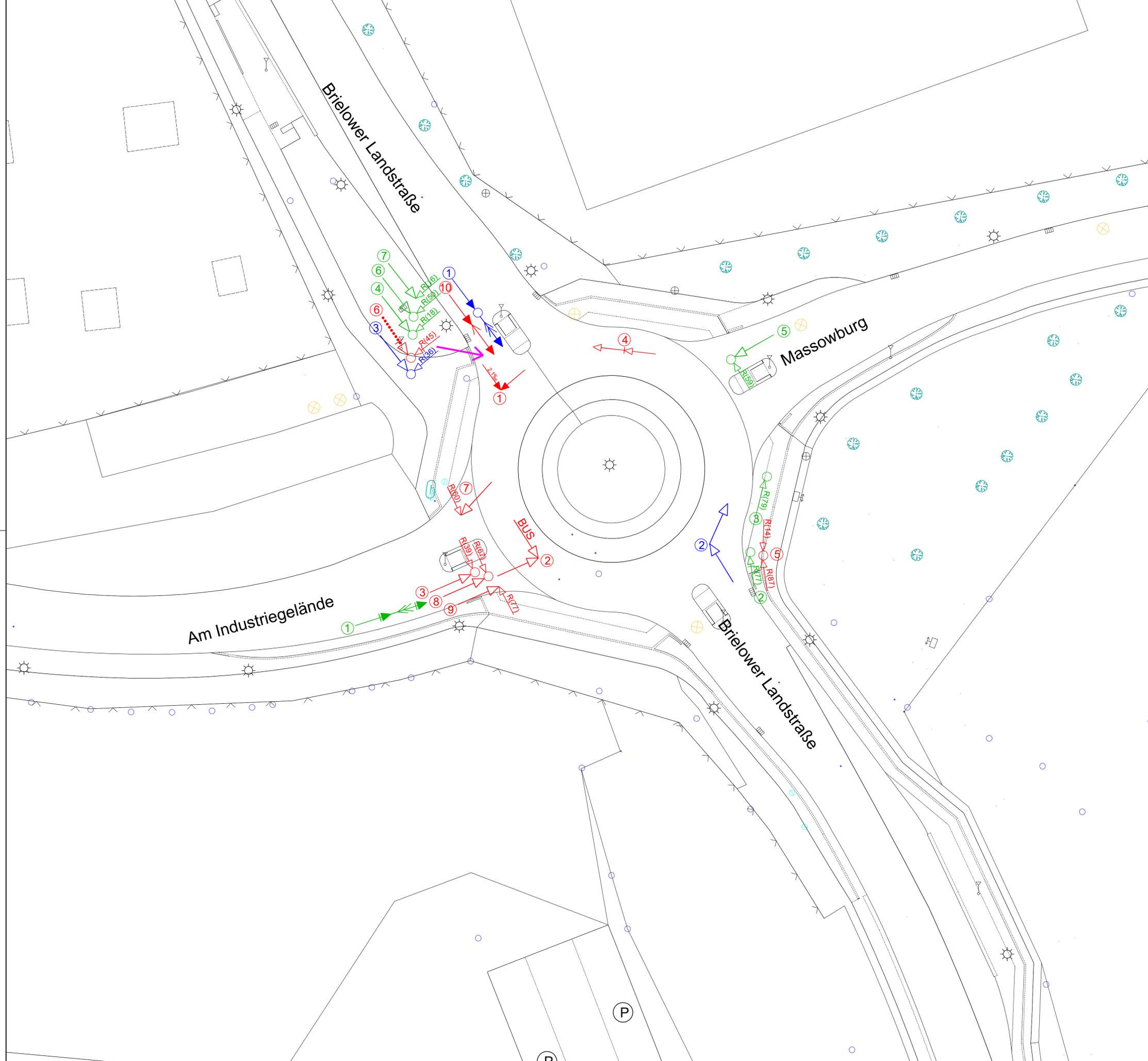


Unfallanalyse der Jahre 2017 bis 2019

---

Untersuchungsbericht

\*) Es werden folgende Abkürzungen verwendet: **L** (Lkw), **LZ** (Lastzug / Sattelzug), **BUS** (Omnibus), **SB** (Schienenbahn), **K** (Krad), **MO** (Mofa / Moped), **R** (Radfahrer), **F** (Fußgänger)



- 2017 / 2018 / 2019**
- Verkehrsteilnehmer**
    - Personenkraftwagen
    - sonstiges Fahrzeug \*)
    - Radfahrer (Alter)
    - Fußgänger (Alter)
    - Tier / Wild
    - mittelbar Beteiligter
  - Fahrtrichtung**
    - Linksabbieger
    - Geradausfahrer
    - Rechtsabbieger
  - Schwerste Unfallfolge**
    - Person getötet
    - Person schwer verletzt
    - Person leicht verletzt
    - Sachschaden
  - Straßenzustand**
    - trocken
    - nass
    - Glatteis / Schneeglätte
  - Lichtverhältnisse**
    - Tageslicht
    - Dämmerung
    - Dunkelheit
  - Besondere Fahrzustände**
    - Rückwärtsfahren
    - Bremsen
    - Beschleunigen
    - Schleudern
    - Halten (verkehrsbedingt)
    - Halten / Parken
  - Sonstige Angaben**
    - LZA außer Betrieb
    - ROT, ROT+GELB, GELB
    - Wartepflicht erkannt
    - Wartepflicht nicht erkannt
    - Alkohol
    - Gegenstand auf/neben der Fahrbahn

**Zur Bauausführung freigegeben**

Gilt nur in Verbindung mit dem Prüfvermerk Nr.:

Brandenburg an der Havel  
SB Verkehrsplanung, FB VII,  
FG 66 Straßen und Brücken

Klosterstraße 14  
14770 Brandenburg an der Havel

Datum: \_\_\_\_\_ Fach-/Bereichsleiter: \_\_\_\_\_

Die Freigabe zur Bauausführung erfolgt gemäß § 10 BbgStrG und unbeschadet der von Auftraggeber eigenverantwortlich zu prüfenden Übereinstimmung mit dem Bauvertrag

Blatt: 

1	2	3
---	---	---

Nr.	Art der Änderung:	Datum	Name

**Vermessungsbüro:**

Maßstab 1: /Stand : \_\_\_\_\_ HN = NN Genauigkeitsgrad: +/-

**Entwurfsbearbeitung:**

 **W&K Ingenieures. mbH**  
Hegelallee 32, 14467 Potsdam  
Fon: 0331 201 29 19 Fax: 0331 201 29 50 Mail: info@w-k-potsdam.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	04.03.2020	Weisheit
gezeichnet:	04.03.2020	Weisheit
geprüft:		

**Auftraggeber:**  **Brandenburg an der Havel**  
SB Verkehrsplanung, FB VII, FG 66 Straßen und Brücken  
Klosterstraße 14  
14770 Brandenburg an der Havel

von NK	nach NK	Station	Bauwerks Nr.	Unterlage Nr.
				Plan Nr. 1
Strasse:				Reg. Nr.
Nächster Ort:				Datum
Nächster Ort:				Zeichen

Unfallanalyse für des Kreisverkehrs Brielower Landstraße / Massowburg / Am Industriegelande in Brandenburg an der Havel

- Unfallskizzen -

bearbeitet:	gezeichnet:	geprüft:
Lageplan		
Maßstab : nicht maßstäblich		

Aufgestellt: \_\_\_\_\_ Geprüft: \_\_\_\_\_