

16.4.2012

Anfrage für den
Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten,
Integration und Gleichstellung
am 23.4.2012

Unfälle mit Personenschäden in Göttingen: Vision Zero!

1. Unfälle mit Radbeteiligung

Der Anteil des Radverkehrs in Göttingen wird in naher Zukunft auch unter Klimaschutzaspekten so steigen müssen, dass das Rad zunehmend zum innerstädtischen Hauptverkehrsmittel wird. Schon heute nutzen die EinwohnerInnen Göttingens das Auto nur noch für ein Drittel ihrer Wege.

In Städten, die den Radanteil schon deutlicher als Göttingen erhöht haben, wie z.B. Münster, ist ein dramatischer Anstieg der Zahl der Unfälle mit Radbeteiligung festzustellen. Geht man davon aus, dass sich die Ergebnisse der "Fahrradunfallstudie Münster", der zur Folge 2009 68% der Radunfälle mit Personenschäden nicht gemeldet werden, auf Göttinger Verhältnisse übertragen lassen, so wären im Jahre 2011 nicht 207 RadfahrerInnen bei Unfällen verletzt wurden, sondern wahrscheinlich über 600!

Ausgehend von den bei der Polizei gemeldeten Unfällen stellen sich folgende Fragen (zu denen Vergleichszahlen aus Freiburg vorliegen):

- 1.1. Wieviel Prozent der gemeldeten Verkehrsunfälle im Stadtgebiet sind 2011 mit Beteiligung von RadfahrerInnen geschehen?
- 1.2. Wie hoch waren die Anteile der Leicht- und Schwerverletzten bei diesen Unfällen?
- 1.3. Wie hoch war bei diesen Unfällen der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von PKW bzw. LKW sowie der Anteil der "Unter-Einander-Radunfälle" und der "Alleinunfälle"?
- 1.4. Bei wie vielen Unfällen (in %) waren die FahrerInnen der PKW Hauptverursacher?
- 1.5. Welcher empirisch belegbare unmittelbare Zusammenhang besteht zwischen dem festgestellten Unfallgeschehen (Unfallzahlen, Unfallschwerpunkte, Unfallursachen) und der Zahl und Intensität durchgeführter Radverkehrskontrollen?
- 1.6. Anders gefragt: Hat die Göttinger Polizei die Erfahrung gemacht, dass die Kontrollen einen belegbaren Nutzen hatten? Auf welche Fakten stützt sich diese Einschätzung?
- 1.7. Welche Ursachen hat aus Sicht der Polizei die Zunahme der Unfallzahlen im Jahr 2011?
- 1.8. Bei wie vielen Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (in %) wurde eine fehlende und/oder defekte Beleuchtung am Rad festgestellt?
- 1.9. Wie viele Unfälle mit Personenschäden mit Radbeteiligung wurden in den Unfallstatistiken der Jahre 2010 und 2011 in Einbahnstraßen registriert, die in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben sind?
- 1.10. Gibt es in diesen Einbahnstraßen signifikant mehr bzw. gravierendere Unfälle mit Radbeteiligung als in Einbahnstraßen die für den Radverkehr in Gegenrichtung gesperrt sind?

2. Geschwindigkeiten und Unfälle

In der aktuellen Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, "Sicherheit zuerst - Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland" (Berlin, 21.7.2010) heißt es: "Ein methodisch solides Beispiel einer Evaluation der Wirksamkeit von innerstädtischen Geschwindigkeitsreduktionen gibt eine Londoner Longitudinalstudie über 20 Jahre von 1986 bis 2006. Die Autoren konnten Unfälle mit Personenschaden in Beziehung setzen zum Geschwindigkeitsstatus auf fast 300.000 Straßenabschnitten. Die Einführung von 20 mph-Zonen (32 km/h) führte zu einer Reduktion der Verkehrstopfer um 41,9% (...) Der Rückgang war am stärksten bei Kindern und bei tödlich und schwer verletzten Personen. Die 20 mph-Zonen retten nach diesen Analysen

in London jedes Jahr 200 Menschen das Leben. Eine Verlagerung der Probleme in benachbarte Straßen fand nicht statt. Ähnliche Befunde liefern Metaanalysen von Elvik et al. (2009)."

Das *Committee on Transport and Tourism* des Europaparlaments erklärte 2011 gegenüber der Presse: "How to halve road accident deaths and injuries by 2020: Each year 35,000 Europeans die in road accidents and 1.5 million are seriously injured, some with lifelong consequences*. To tackle this tragedy, Transport Committee MEPs on Tuesday demanded a tough action plan and wider use of 30 km/h speed limits in urban areas."

Laut Gutachten der ETH Zürich nimmt bei T 30 die Zahl der Unfälle um rund 15 bis 20 Prozent ab, die Zahl der verletzten Personen geht um 30 bis 50 Prozent zurück. (Quelle: Th. Koy; IVT ETH Zürich: Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit). Anders ausgedrückt: Unfallhäufigkeit und Unfallfolgeschwere nehmen bei verminderter Kfz-Geschwindigkeit und Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmer ab. Das erklärt auch den Sachverhalt, dass tödliche Unfälle zwischen Fußgängern extrem selten vorkommen!

Wir fragen die Verwaltung:

- 2.1. Wie viele Unfälle mit Personenschäden ereignen sich in Göttingen auf Straßen des Vorbehaltensnetzes bzw. auf Straßen mit einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von maximal Tempo 60km/h, 50km/h, 30km/h und 6 km/h. (Angabe bitte differenziert nach Unfallschwere).
- 2.2. Welche Konsequenzen ziehen Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Stadtverwaltung aus diesem Kausalzusammenhang von zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Unfallgeschehen im Hinblick auf die zukünftige innerörtlichen Verkehrsgestaltung, -planung und -kontrolle.
- 2.3. Welche Berücksichtigung findet bei den Planungen zur Unfallprävention die angestrebte und zu erwartende Zunahme des Radverkehrs?

3. Vermeidung von Gefahren erzeugenden Planungsfehlern im Straßenbau

In jüngster Vergangenheit kam es zu einer auffallenden Häufung von Kfz-FahrerInnen verursachter Unfälle mit Beteiligung von FahrradfahrerInnen am "Godehardkreisel". Diese Häufung könnte ihre Ursachen auch in fehlerhafter Planung haben, weil Verkehrssicherheitsaspekte nicht hinreichend beachtet wurden. Der hier auf einem Hochbord-Radweg herangeführte Radverkehr wird von Kfz-FahrerInnen bei den Querungen offenbar nicht in ausreichendem Maße beachtet.

Wir fragen die Verwaltung:

- 3.1. Warum wurde hier nicht bei der Planung das Instrument des professionellen Sicherheitsaudits eingesetzt, das auch vom ADFC gefordert und von anderen Kommunen bereits eingesetzt wird? Welche ordnungsrechtlichen und baulichen Folgen ziehen die für Verkehrssicherheit zuständige städtische Straßenverkehrsbehörde und die Bauverwaltung für den Verkehr am Kreisel?
- 3.2. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung für das Zusammenspiel von Verkehrssicherheitsprävention (bzw. Auditierung) und Bauplanung bei zukünftigen Planungen für Straßen(um)baumaßnahmen?

4. Infrastruktur

In den Empfehlungen der von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer (MdB) berufenen ExpertInnen zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans 2011-09-16 heißt es:

(23) Der Radverkehr benötigt flächendeckend geschlossene, bedarfsgerechte und sichere Basisnetze. Diese Netze sind in regionale Netze und Ländernetze zu integrieren, funktionsgerecht zu differenzieren (z.B. in Radschnellwege, Haupt- und Nebenrouten) und baulastträgerübergreifend zu entwickeln. Sie sind auf die unterschiedlichen Nutzergruppen, ungeübte Verkehrsteilnehmer, schnelle Radfahrer und mehrspurige (Lasten-) Fahrräder abzustellen und auf die zu erwartenden Zuwächse des Radverkehrs auszulegen.

(24) Als geeignete Radverkehrsführungen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der Flexibilität verstärkt Führungen auf der Fahrbahn bzw. auf Fahrbahnniveau zu wählen. Dies gilt auch für den Verbesserungs- und Erneuerungsbedarf bestehender Radverkehrsanlagen.

Wir fragen die Verwaltung:

- 4.1. Wird seitens der Stadtverwaltung mit dem geplanten Umbau der Königsallee die Radwegbenutzungspflicht eingeplant und später auch angeordnet?
- 4.2. Wie begründet sich dieses Vorgehen?