

**Antwort der Verwaltung
auf die Anfrage der/des**

Bündnis 90/Die Grünen-Ratsfraktion

**für die Sitzung des
Ausschusses für allgemeine
Angelegenheiten, Integration
und Gleichstellung
am**

25.06.2012

THEMA

**Unfälle mit Personenschäden in Göttingen:
Vision Zero!**

Antwort erteilt

Stadtrat Lieske



Die Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 17.04.2012 wird wie folgt beantwortet:
Hierbei wurde die Stellungnahme der Polizei eingearbeitet.

Zu 1.1:

Polizeilich registriert wurden 3420 Unfälle, davon 204 mit Radfahrern, das entspricht etwa 6 %. Es ist von einem erheblichen Dunkelfeld auszugehen.

Zu 1.2:

Bei diesen Unfällen wurden 577 Personen verletzt, 2 tödlich, 87 schwer und 488 leicht. Unter den 577 verletzten Personen befanden sich 207 Radfahrer (1 Toter, 27 Schwerverletzte und 179 Leichtverletzte).

Zu 1.3 und 1.4:

Die Beteiligung von Pkw usw. an den 204 polizeilich registrierten Unfällen ergibt sich aus der anschließenden Tabelle. "Beteiligter 01" ist laut polizeilicher Protokolle Hauptverursacher des Unfalls. Bei 135 Unfällen zwischen Pkw und Fahrrad war also der Pkw Hauptverursacher.

Die weiteren Zeilen der Tabelle sind entsprechend zu lesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass in etlichen Fällen auch die als "Beteiligter 02" aufgeführten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine Mitschuld am Unfallereignis tragen.

Beteiligter 01:	Beteiligter 02:	Anzahl:
PKW	Radfahrer	135
LKW/Bus	Radfahrer	6
Krad	Radfahrer	1
Fußgänger	Radfahrer	4
Radfahrer (alleinbeteiligt)	-	4
Radfahrer	Radfahrer	13
Radfahrer	Fußgänger	7
Radfahrer	PKW	30
Radfahrer	LKW/Bus	3
Radfahrer	Krad	1

Zu 1.5 und 1.6:

Ein Zusammenhang zwischen Verkehrskontrollen und der Entwicklung des Unfallgeschehens ist nach Erkenntnissen der Polizei bisher empirisch nicht untersucht worden. Das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport hat die TU Braunschweig im Rahmen der "Verkehrssicherheitsinitiative 2020" beauftragt, eine flächenhafte und kontinuierliche Wirksamkeitsprüfung polizeilicher Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen durchzuführen.

Zu 1.7:

Gesicherte Ursachen für die Zunahme der Unfallzahlen im Jahr 2011 liegen der Polizei nicht vor.

Zu 1.8:

Über Unfälle mit Radfahrerbeteiligung bei denen die Beleuchtung fehlte / nicht eingeschaltet war bzw. die sich in Einbahnstraßen ereigneten, liegen keine gesicherten Zahlen vor.

Zu 1.9 und 1.10:

Siehe 1.8

Diese Zahlen wären nur durch eine händische Auswertung aller 204 Verkehrsunfälle herauszufinden, da eine technische Auswertung derzeit nur sehr eingeschränkt möglich ist. Aufgrund der fehlenden Arbeitskapazitäten wurde jedoch von der händischen Auswertung Abstand genommen.

Zu 2.1 und 2.2:

Eine technische Auswertung der Örtlichkeiten und den zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten im Zusammenhang mit den Unfallfolgen ist nicht möglich. Eine händische Auswertung aller 476 Verkehrsunfälle mit Personenschäden ist aufgrund fehlender Arbeitskapazitäten leider nicht möglich gewesen.

Zu 2.3:

Durch Anwendung der aktuellen Regelwerke für den Radverkehr (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA – , Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen -RASt -) finden bei Verkehrsplanungen die Belange des Radverkehrs eine ausdrückliche Berücksichtigung, auch unter Beachtung der steigenden Radverkehrsmengen in Göttingen.

Zu 3.1:

Die Planung/Umsetzung des "Godehardkreisels" erfolgte im Jahre 1999/2000. Das planerische Instrument des Sicherheitsaudits, das Sicherheitsdefizite bei Straßenplanungen-/umbaumaßnahmen aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer aufzeigen soll, gibt es erst seit Einführung der ESAS (Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen) im Jahr 2002. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit der Polizei noch in 2012 weitere Maßnahmen entwickeln (durch Rotmarkierung der Radwegführung im Kreisel im Jahr 2010 wurde bereits eine Reduzierung der Unfallzahlen erreicht), um den "Godehardkreisel" noch verkehrssicherer zu machen.

Zu 3.2:

Die Verwaltung wird kurzfristig entscheiden, ob die Auditierung von Straßenplanungen (was mit einem entsprechenden Kostenaufwand verbunden ist) als systematisches Prüfungsinstrument in die Planung zu integrieren ist. Die verbindliche Festlegung könnte auch im Klimaplan Verkehrsentwicklung (Fortschreibung VEP) erfolgen.

Zu 4.1 und 4.2:

Die derzeitige Umbauplanung der Königsallee zwischen Godehardkreisel und Groner Landstraße sieht den Bau eines Radweges auf dem Hochbord vor. Nach den VwV zur StVO sowie den Empfehlungen der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist eine Benutzungspflicht nur dort anzuordnen, wo es die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf erfordern. Diese Voraussetzungen treffen auf die Königsallee in dem neu zu bauenden Abschnitt derzeit nicht zu. Auch wenn eine recht hohe Belastung durch Pkw gegeben ist, sind an Lkw nur Anlieger zugelassen, Busse verkehren derzeit in diesem Abschnitt gar nicht.

Sollte es zukünftig zu einer Änderung in der Verkehrsbelastung bzw. in der Linienführung der Stadtbusse durch die Königsallee kommen, wäre eine erneute Überprüfung der Benutzungspflicht notwendig.

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

Fraktion im Rat der Stadt Göttingen

Geschäftsführung: Jürgen Bartz

Tel: 0551-400-2785

Fax: 0551/400-2904

GrueneRats fraktion@goettingerJ.de

www.gruene-goettingen.de

17.4.2012

Unfälle mit Personenschäden in Göttingen: Vision Zer0!

1. Unfälle mit Radbeteiligung

Der Anteil des Radverkehrs in Göttingen wird in naher Zukunft auch unter Klimaschutzaspekten 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. Wie viel 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 Fahrrichtungen 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. Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit, Unfallhäufigkeit und Unfallfolgen

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 Fußgänger*innen extrem selten vorkommen!

- 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 Sicherheitsbeeinträchtigungen durch Planungsfehler (z.B. Godehardkreisel)

In jüngster Vergangenheit kam es zu einer auffallenden Häufung von Kfz-Fahrer*innen verursachter Unfälle mit Beteiligung von Fahrradfahrer*innen 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-Fahrer*innen bei den Querungen offenbar nicht in ausreichendem Maße beachtet.

- 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. Verlagerung des Radverkehrs vom Hochbord auf die Straße (Beispiel Königsallee)

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 auszuliegen.

(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.

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


