Unfallvorsorge im Bereich Radverkehr

„Vision Zero –
Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder und Jugendliche“
Vortrag bei der Anhörung der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen, Hannover

Dipl.-Ing. Detlev Gündel
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (PGV)

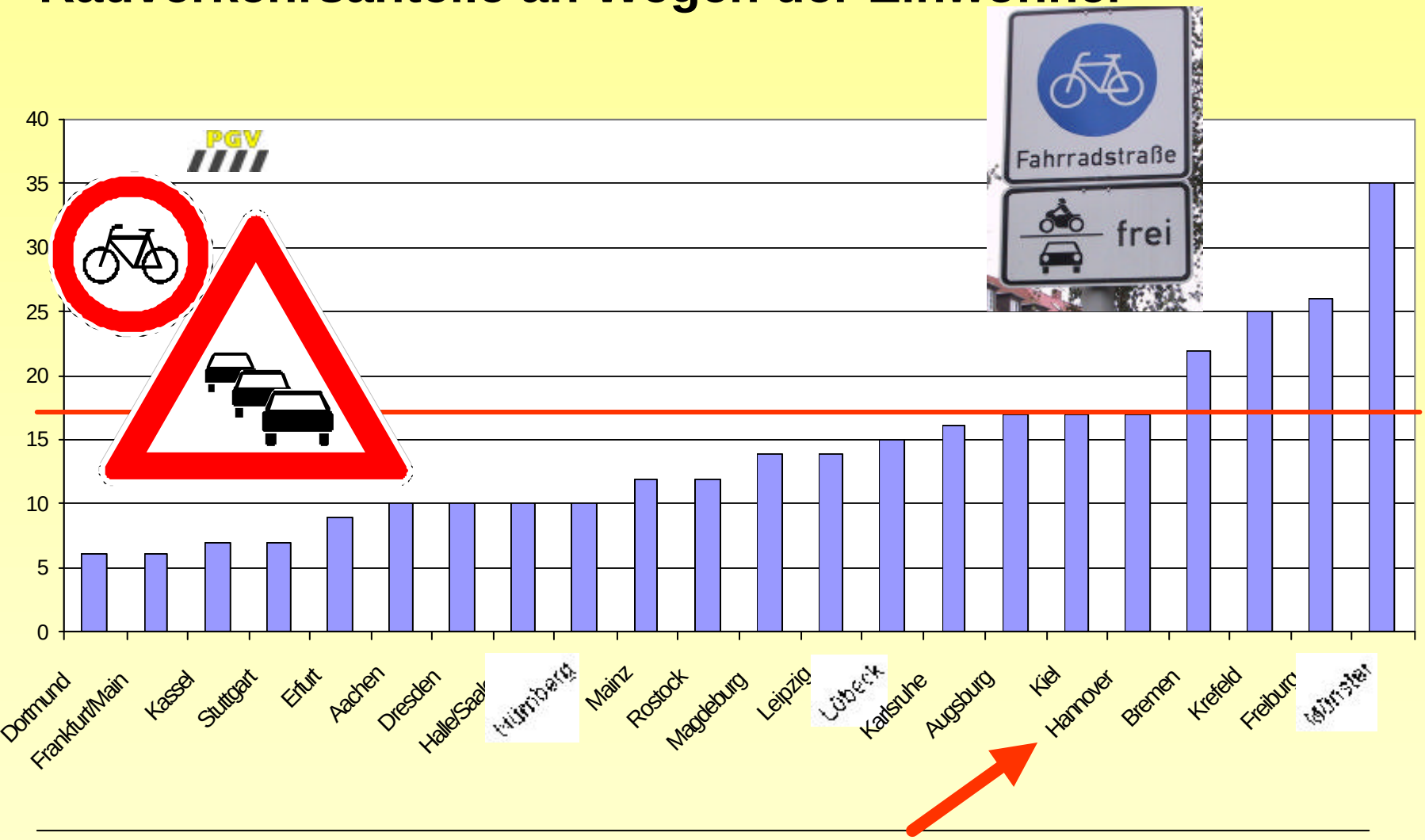
Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 05 11 / 22 06 01 80
Fax: 05 11 / 22 06 01 990
Email: pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Vorgehen zur Einschätzung der Daten

- Hannover mit ungünstiger Bewertung beim Kinderunfallatlas er Bundesanstalt für Straßenwesen
- Dort Relativierung der Unfallzahl mit der Zahl der Kinder in der Altersgruppe
- Unterscheidung nach Kindern als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer im Kfz

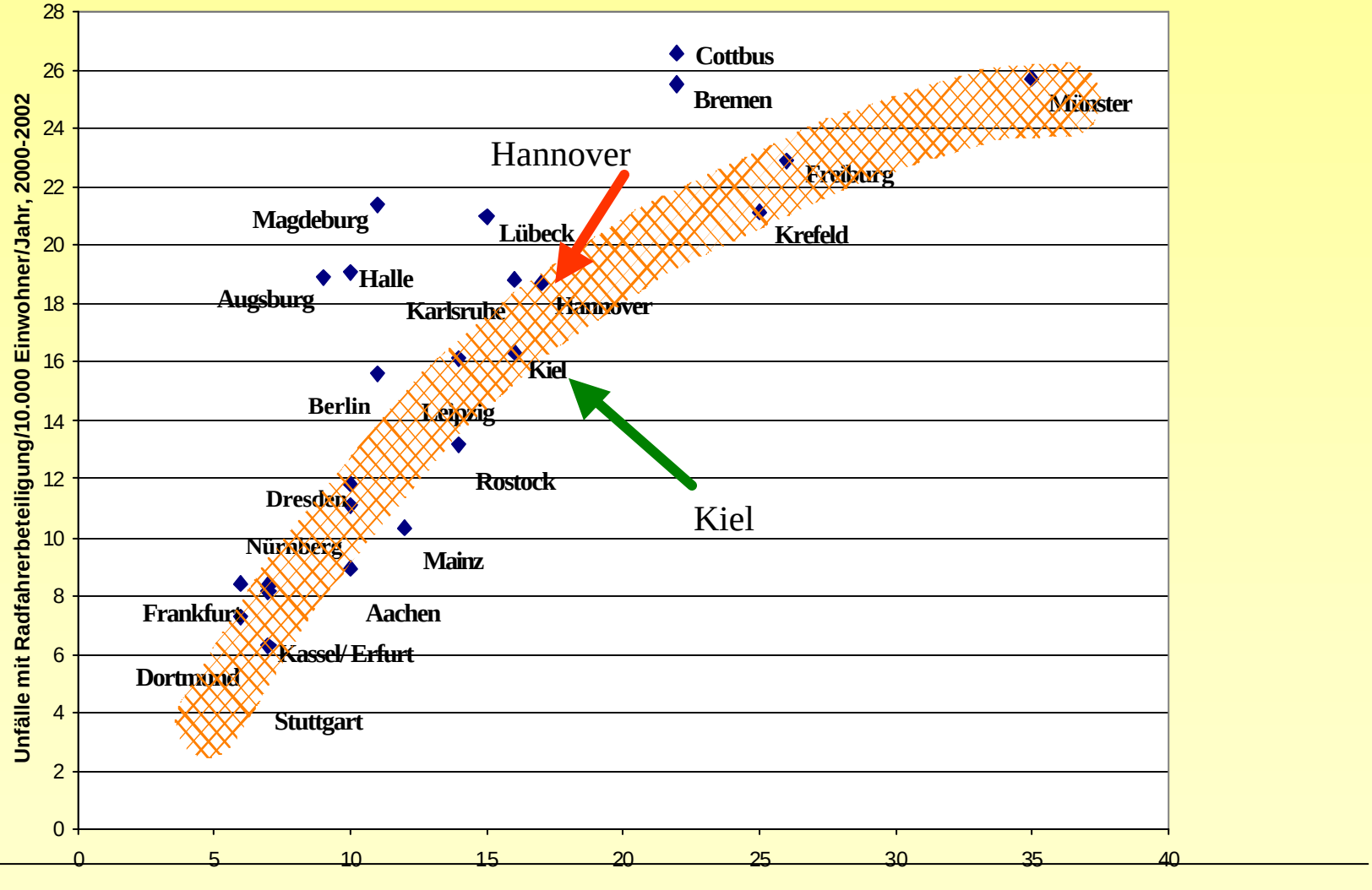
- → Zusätzliche Relativierung mit Verkehrsgeschehen erforderlich
- Da keine Daten zur Verkehrsmittelwahl von Kindern in erforderlicher Detaillierung vorhanden:
  ersatzweise Relativierung an Hand der Verkehrsmittelwahl aller Einwohner (s. nächste Folie): Hannover hat einen recht hohen Radverkehrsanteil für große Großstädte um 500.000 Einwohner
- Übernächste Folie: in Verhältnis setzen der Unfallbelastung (bezogen auf die Einwohnerzahl) und des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl
- Erster Eindruck: Hannover im oberen Bereich des Erwartungsbereiches, z.B. Kiel liegt bei ähnlichem Radverkehrsanteil günstiger

Radverkehrsanteile an Wegen der Einwohner



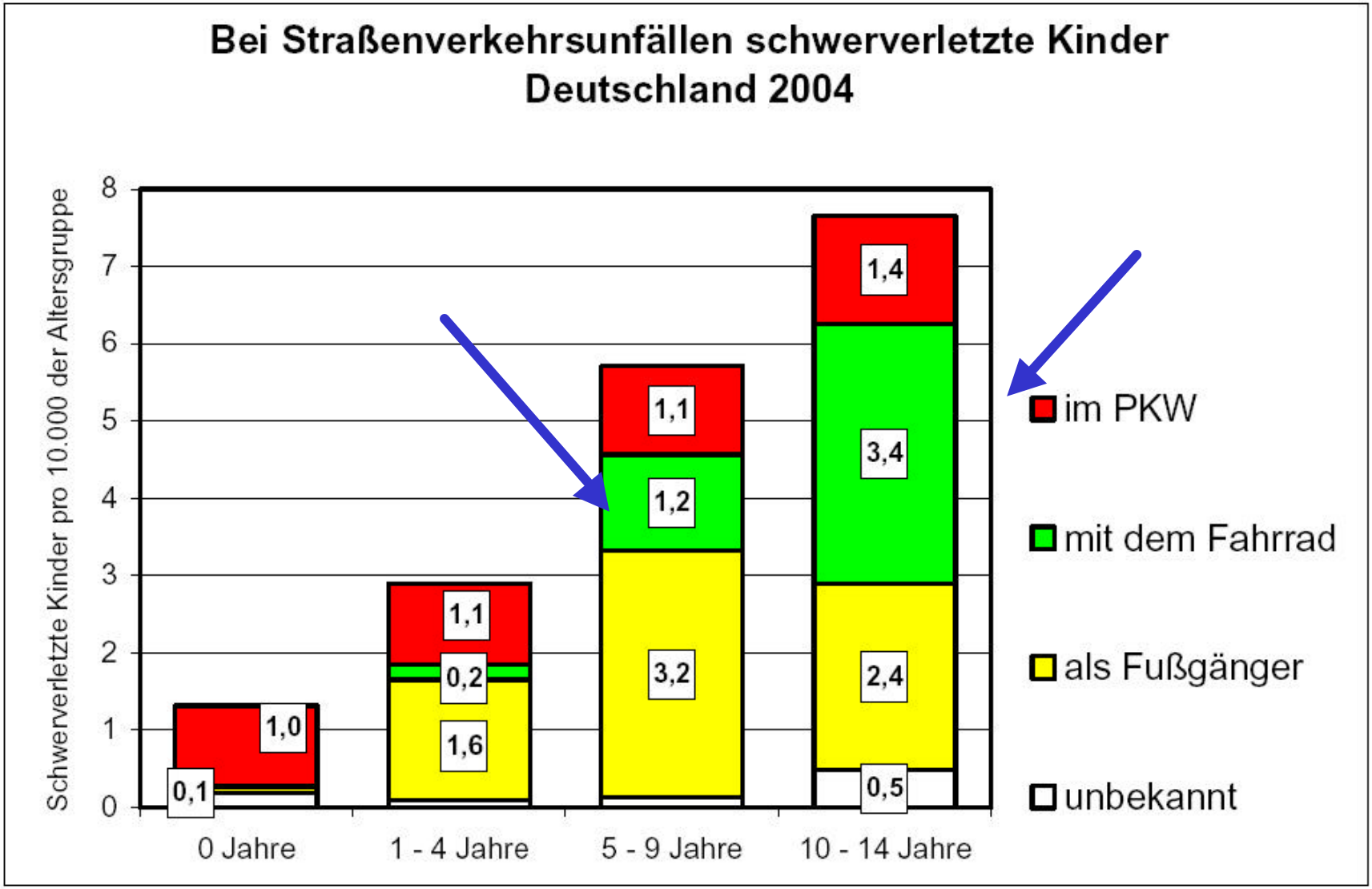
Daten nach Angaben der Städte zum ADAC-Städtetest 2004

Unfallbelastung und Radverkehrsanteil (alle Radfahrer)



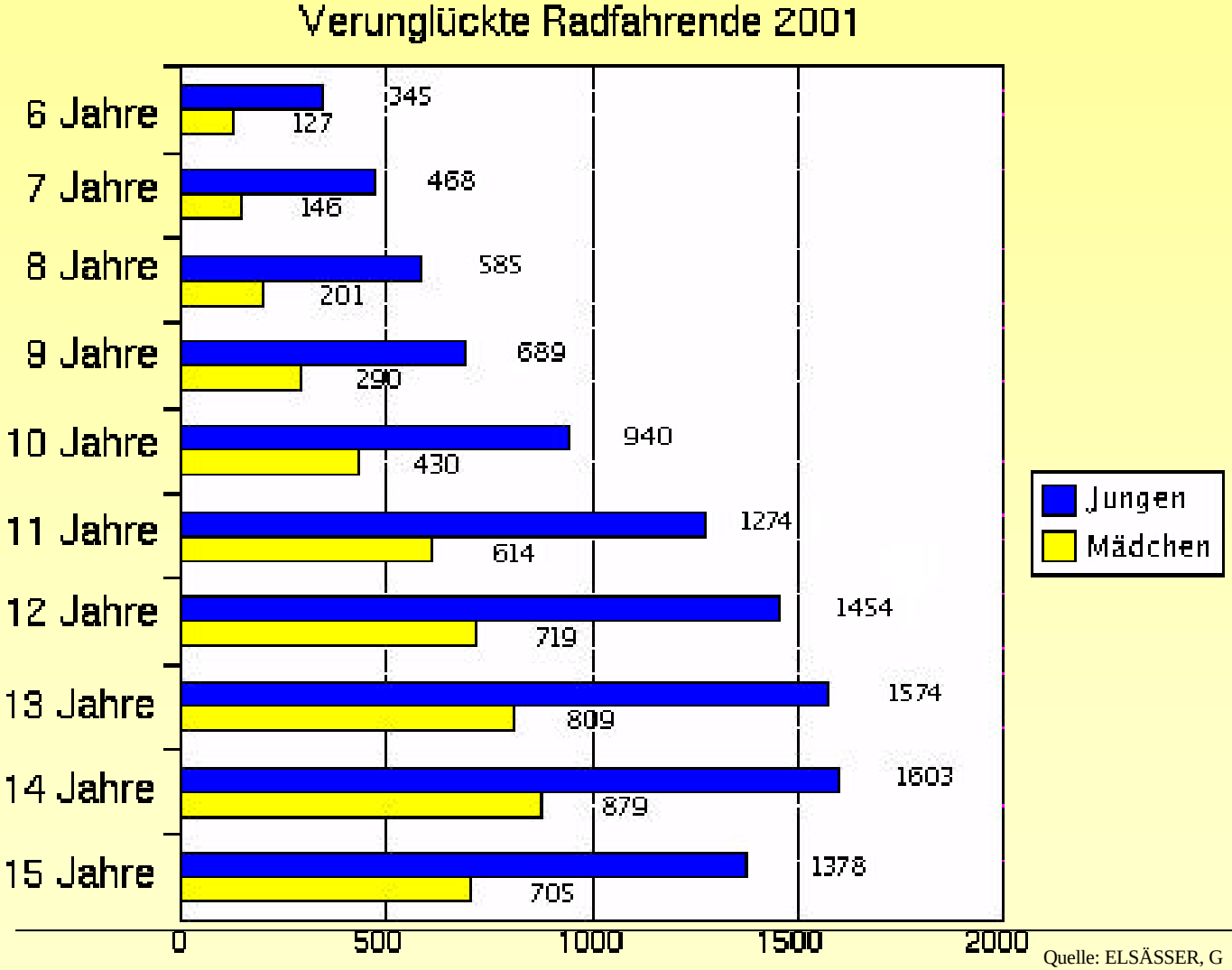
Daten des ADAC-Städtetests 2004, ergänzt, Abdruck im Gutachten zum 2. Fahrradbericht der

Unfallvorsorge im Bereich Radverkehr



Quelle: ELSÄSSER, G 2007, in www.lasv.brandenburg.de/sixcms/media.php/4055/Unfaelle%20auf%20

Verunglückte Rad fahrende Kinder (bundesweit)



Quelle: ELSÄSSER, G 2007, in www.lasv.brandenburg.de/sixcms/media.php/4055/Unfaelle%20auf%20

Unfallverteilung

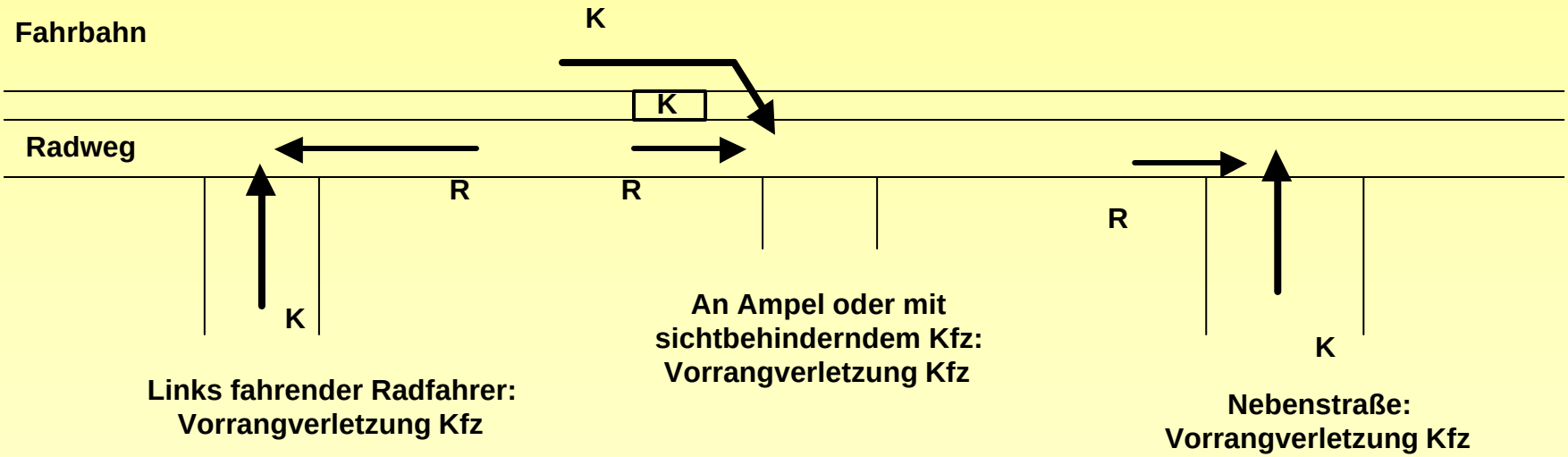
- Risikogruppe 10-14 jährige Jungen
- Unfälle überwiegend nicht auf Schulwegen, sondern in Freizeit
- Dadurch räumliche Verteilung entsprechend Aktivitäten der Kinder
- Sowohl Hauptverkehrsstraßen (etwa 2/3)
  als auch Tempo-30-Zonen (etwa 1/3)
- Knotenpunkte weit mehr als Strecke
- Radwege mengenmäßig überwiegend (auch weil dort mehr Radfahrer)
- Sehr häufig in Zusammenhang mit links fahren
  und zwar auf Radweg oder Gehweg, zugelassen oder nicht

Unfallkennzeichen und -ursachen

- 15 % Alleinunfälle, hohe Dunkelziffer, dann oft einfach Sturz
- Häufigste Unfallgegner:
  Pkw (etwa ¾),
  andere Radfahrer, Fußgänger je unter 10%
- Unfallursachen der Kinder bekannt (links fahren, Koordinationsschwierigkeiten beim Abbiegen),
  aber: das macht nur einen Teil der Unfallursachen aus
- Unfallursachen der Kfz-Führer werden bisher oft nicht näher betrachtet, obwohl - wenig bekannt:
- „Bei Unfällen mit Pkw war der Radfahrer nur zu 28% und bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen nur zu 22% der Hauptverursacher des Unfalls.“
  (Stat. Bundesamt für 2005: Zweiradunfälle im Straßenverkehr)

Unfallursachen

- Nähere Betrachtung Kfz als Verursacher erforderlich!
- Hoher Anteil Vorfahrtverletzungen durch Kfz, Rechtsabbiegeunfälle, Unfälle mit aufgehenden Autotüren (auf Radweg oder Fahrbahn)
- Hinzu kommt: Rechtsabbiegeunfälle und Überqueren-Unfälle in Zusammenhang mit Sichtbehinderungen durch parkende Kfz



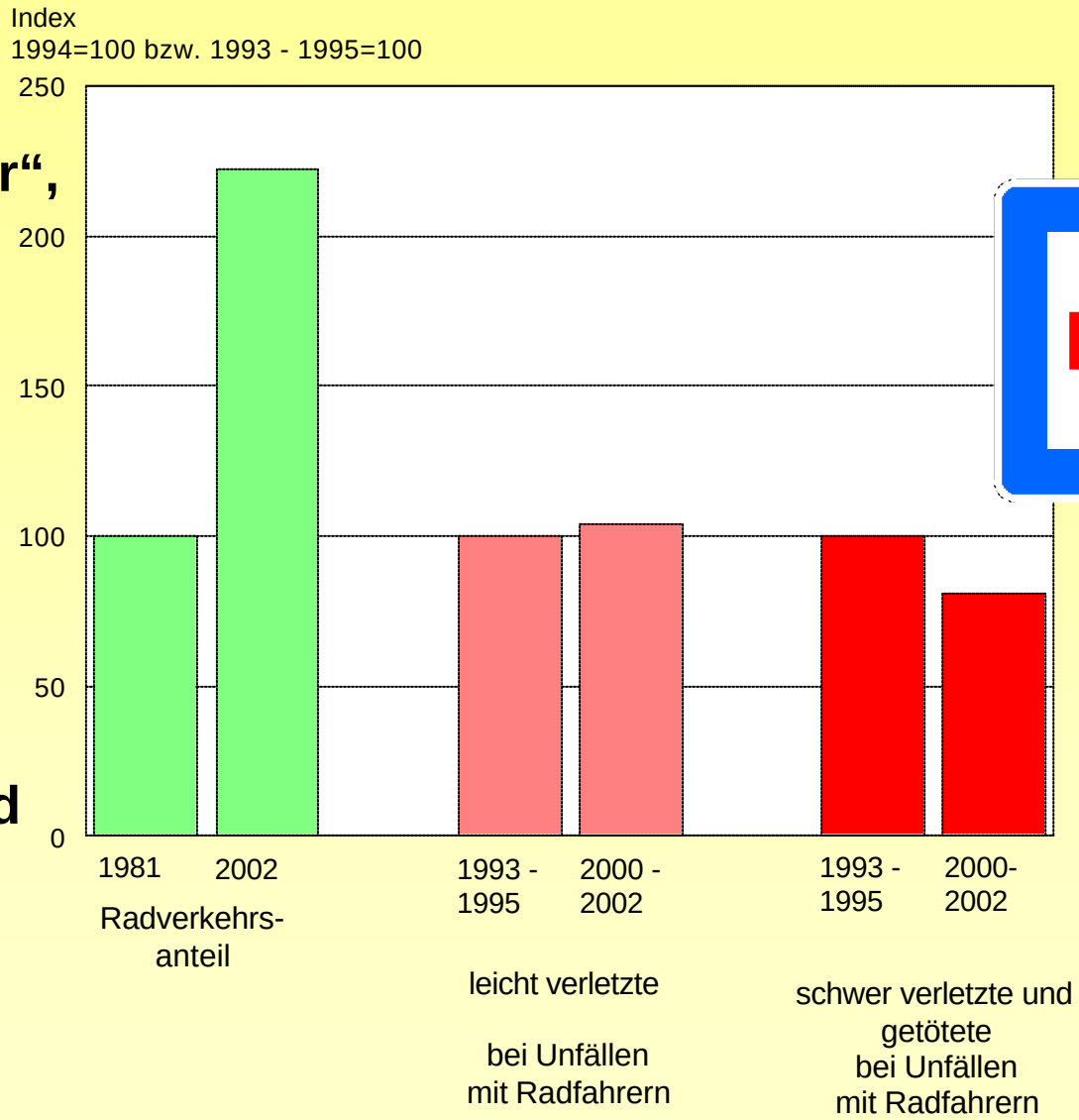
- Häufige Unfalltypen bei Radfahrern, besonders der linke Typ kommt überdurchschnittlich oft bei Kindern und Jugendlichen vor (R = Radfahrer, K = Kfz)

Unfallvorsorge im Bereich Radverkehr

Ziele:
„mehr Radverkehr“,
„weniger Unfälle“
sind miteinander vereinbar

Beispiel Kiel

Entwicklung Radverkehr und Unfallfolgen



BYPAD

Maßnahmen

- „Maßnahmen gegen Kinderunfälle wirken schnell - anders als bei der Prävention chronischer Krankheiten.“ (ELSÄSSER 2007)
- Dafür aber erforderlich:
  - schnelles Handeln,
  - konsequentes Handeln

Maßnahmen: Verhalten

- Schulwegpläne für weiterführende Schulen fehlen meist: entwickeln und verteilen
- Gemeinsames Rad fahren bei Start auf weiterführender Schule als Angebot
- Radfahrer-Verkehrserziehung auch für 5. und 6. Klasse
- Bekannt machen der Gefährdung „fahren auf linken Radwegen“ – auch für Erwachsene, auch für Autofahrer
- Ebenso beim „Toten Winkel“ – nicht nur mit einzelnen Aktionen bei Schülern, sondern in breit gestreuter Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmen: Verhältnisse

- Gefährdung „fahren auf linken Radwegen“ gezielt und konsequent bekämpfen (bis hin zu STOP und inzwischen Ausfahrverbot)
  (Positivbeispiel: Welfenstraße an Hamburger Allee –
  Link zum Luftbild bei Google Maps auf nächster Folie
- Regelung Rechtsabbieger an LSA: eigene Signalphasen, aber auch öfter als bisher: Radfahrstreifen links der Rechtsabbiegestreifen
  (Positivbeispiel: Lister Platz von Bödeckerstraße)
- Sichtbehinderndes Parken bekämpfen
  (Handlungsbedarf stadtweit, z.B. Sallstraße)
- Aufpflasterungen konsequent geschwindigkeitsmindernd gestalten
  (positiv: Marienstraße, negativ: E-Damm, Königstraße)
- Mehr Querungsstellen, auch als Mittel gegen links fahren
  (unzureichend z.B. beim Ausbau E-Damm, Königstraße, positiv: Marienstraße
- Aufgehende Autotüren als Gefährdung ernst nehmen
  - bei Fahrbahnnutzung
  (Negativbeispiele: Königstraße, Kleiststraße ...)
  - und Radwegen (Negativbeispiel: Sallstraße)

Links zu Luftbildern bei Google Maps

- Welfenstraße:
  http://maps.google.de/maps?q=hannover+welfenstra%C3%9Fe&ie=UTF8&oe=utf-8&client=firefox-a&ll=52.384214,9.736352&spn=0.000458,0.001422&t=h&z=20&iwloc=addr

- Lister Platz von Bödeckerstraße
  http://maps.google.de/maps?f=q&hl=de&geocode=&q=hannover+Lister+Platz+&sll=52.384214,9.736352&sspn=0.000504,0.001422&ie=UTF8&ll=52.388505,9.750978&spn=0.001008,0.002843&t=k&z=19&iwloc=addr
- Sichtbehinderndes Parken bekämpfen
  (Handlungsbedarf stadtweit, z.B. Sallstraße)
- Aufpflasterungen und Mittelinseln als Querungshilfen: Marienstraße,
  http://maps.google.de/maps?f=q&hl=de&geocode=&q=hannover+mariens tra%C3%9Fe&sll=52.369139,9.751353&sspn=0.001009,0.002843&ie=UTF8&t=k&ll=52.369199,9.750288&spn=0.000504,0.001422&z=20&iwloc=addr
- Königstraße
  http://maps.google.de/maps?f=q&hl=de&geocode=&q=hannover+K%C3%B6 nigstra%C3%9Fe&sll=52.368364,9.754535&sspn=0.000504,0.001422&ie=UTF8&ll=52.376041,9.748788&spn=0.000504,0.001422&t=k&z=20&iwloc=addr
- Kleiststraße
  http://maps.google.de/maps?f=q&hl=de&geocode=&q=hannover+Kleists tra%C3%9Fe&sll=52.376041,9.748788&sspn=0.000504,0.001422&ie=UTF8&ll=52.391945,9.736636&spn=0.000504,0.001422&t=k&z=20&iwloc=addr
- Sallstraße
  http://maps.google.de/maps?f=q&hl=de&geocode=&q=hannover+Sallstra%C3%9Fe&sll=52.388505,9.750978&sspn=0.001008,0.002843&ie=UTF8&ll=52.368364,9.754535&spn=0.000504,0.001422&t=k&z=20

Unfallvorsorge im Bereich Radverkehr

Maßnahmen: strukturell

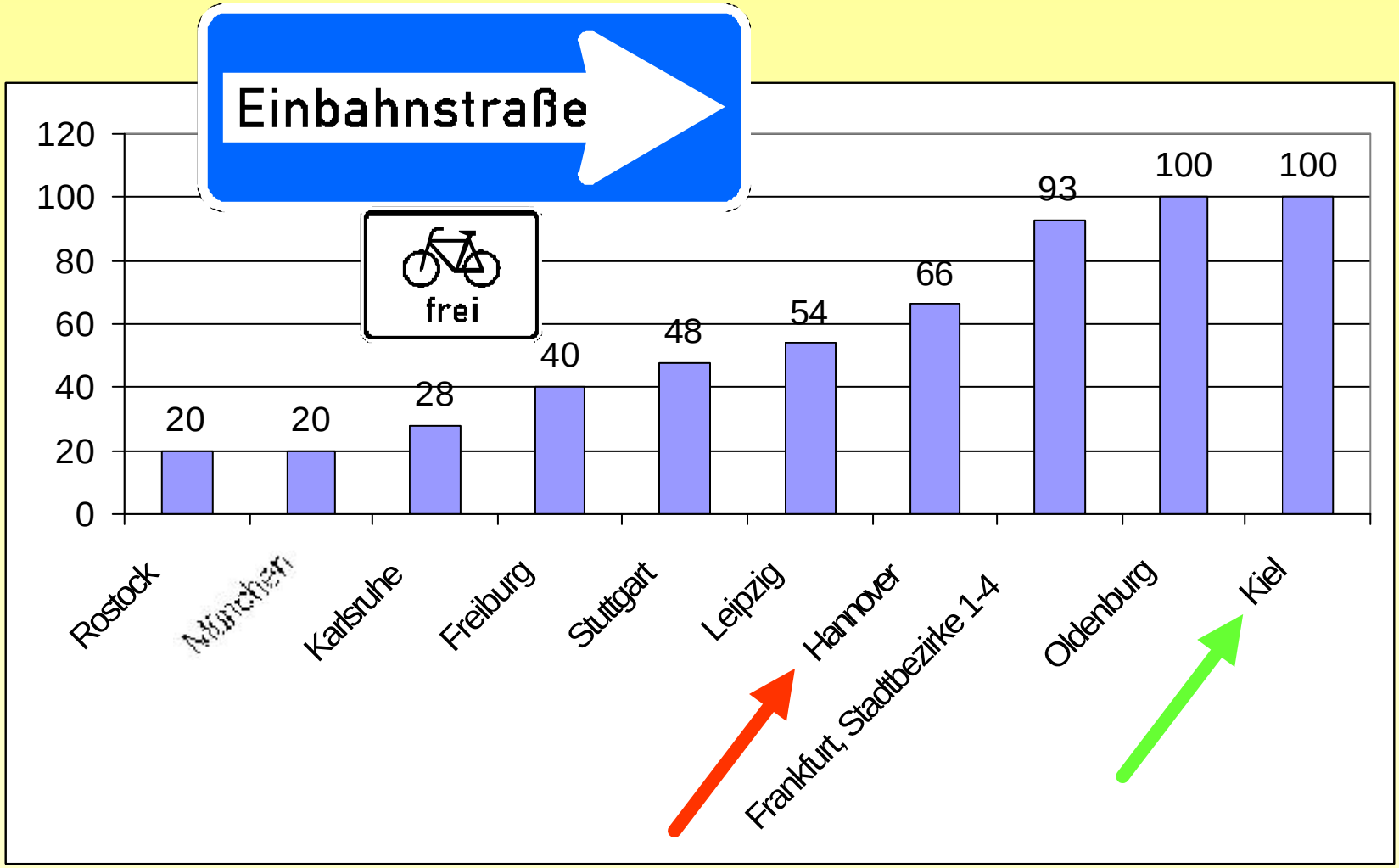
- Verlagerung Radfahrer von HVS zu Erschließungsstraßen: konsequenter Ausbau attraktiver Routen (Fahrradstraßen, Bevorrechtigung, Kfz-Verkehr gering halten)
- Weitere Verkehrsberuhigung Wohngebiete:
  Vorbild Nordstadt Taschenkonzept
  → Vermeidung Schleichverkehr, Temporeduzierung
- Verkehrssicherheitsaudit, vorrangig bei HVS
- Sicherung an strukturellen Problemstellen, auch unabhängig von aktuellen Unfällen (z.B. sichtbehinderndes Parken sicher vermeiden)
- Vermeidung mehrstreifiger Fahrbahnen

Erfolgskontrolle

- regelmäßige detaillierte und maßnahmenbezogene Unfallanalysen sinnvoll
- „Zusammenhang zwischen gezielten Baumaßnahmen und sinkenden Unfallzahlen“ ist nachweisbar
- Maßnahmen ausreichend konsequent anlegen, sonst besteht Nachbesserungsbedarf (zumindest, wenn eine Wirkungskontrolle vorgenommen wird)

- Wichtig: **konkrete, zeitlich festgelegte und messbare** Zielsetzungen festlegen, damit es nicht heißen muss:
- „Das Konzept ist eine Zielplanung **ohne zeitliche Komponente**. Die Umsetzung hängt ganz wesentlich von den finanziellen Möglichkeiten und den politischen Entscheidungen ab.“
  (Radverkehrsnetzkonzept Hannover, von 2003)

Anteil geöffnete Einbahnstraßen (in Tempo 30 Zonen)



Unfallvorsorge im Bereich Radverkehr

- **Grüne Welle für Radfahrer Odense, DK**
  (Foto Stadt Odense)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit