

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Verkehrsreferat

Verkehrsunfallsschwerpunkte in Heidelberg

Informationsvorlage

Beschlusslauf!

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.04.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Information zu den Verkehrsunfallsschwerpunkten zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.04.2005

Ergebnis: Kenntnis genommen

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: **Ziel/e:**
(Codierung)

MO 1 Verträglicher Verkehr fördern

Begründung:

Die Beseitigung von Unfallschwerpunkten ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung der Verkehrssicherheit und damit zu mehr stadtverträglichem Verkehr.

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n: **Ziel/e:**
(Codierung)

(keine)

Begründung:

(keine)

Begründung:

Unfallschwerpunkte

Die Beobachtung und Auswertung des Unfallgeschehens ist eine der zentralen Aufgaben bei der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbehörde und Polizei. Im Sinne einer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit geschieht das sowohl als laufend bei plötzlich auftretenden Auffälligkeiten, vor allem aber durch die Aufarbeitung des jährlich von der Polizeidirektion HD vorgelegten Unfallberichts.

Dieser bietet einen doppelten Ansatz:

Die im vergangenen Jahr bei der Polizei gemeldeten Unfälle (insgesamt 4.222) sind nach verschiedenen statistischen Kriterien zusammengefasst: Verkehrsteilnehmer, Verkehrsarten und -mittel, Unfälle mit Alkohol/Drogen, tageszeitliche und monatliche Schwankungen, aber auch Schwere des Unfalls (Tote/Schwer- und Leichtverletzte) sind seit vielen Jahren erfasste Merkmale.

An diese knüpft der daraus abzuleitende Handlungsrahmen an. So sind z.B. von 2002 nach 2003 die Unfälle mit Beteiligung älterer Personen überproportional gestiegen, ohne dass sie räumlich zugeordnet werden können.

Sie häufen sich also nicht in der Nähe von Altersheimen sondern sind räumlich diffus über das ganze Stadtgebiet verteilt - eine Auswirkung des demographischen Wandels in der Bevölkerung. Dies war Anlass bei der Verkehrserziehung schwerpunktmäßig bei älteren Personen anzusetzen.

Eine erfreuliche Zahl aus der Unfallstatistik: Im Jahr 2003 hat sich kein Schulwegsunfall mit Kindern ereignet !

Eine zweite Säule der nachbetrachtenden Auswertung ist die Analyse der Unfallschwerpunkte. Dazu wird jeder gemeldete Unfall von der Polizei mit Hilfe einer Nadel im Stadtplan markiert, wobei nach Farbe und Größe der Nadel nach 7 Unfalltypen unterschieden wird. (Seit 2003 geschieht diese manuelle Aufarbeitung mit einem EDV-System).

Hier setzen alle Stellen an, die sich mit Verkehrsfragen befassen. In zweijährigem Turnus werden diese Unfallschwerpunkte analysiert.

Dazu führt die Polizei eine Voruntersuchung durch, wobei nicht nur die reine Unfallzahl sondern auch die Verkehrsbelastung eingearbeitet wird.

Bei einer durchschnittlichen Verkehrsmenge von 40.000 Fahrzeugen am Tag gewinnt eine scheinbare Unfalloffhäufung eine andere Gewichtung als eine bisher unauffällige Kreuzung von zwei wenig belasteten Wohnstraßen.

Wir wollen die praktische Vorgehensweise anhand von drei aktuellen Stellen verdeutlichen. Sie stammen aus der Unfallanalyse für 2003 und zeigen den weit gespannten Handlungsrahmen auf, der von einfachen Markierungen und Beschilderungen über kleinere Umbauten bis zu größeren Projekten reicht, die nur mittel- bis langfristig zu verwirklichen sind.

- An der Kreuzung Viktoriastraße/Augustastraße ereigneten sich 4 Vorfahrtsunfälle. Hier hat eine Grenzmarkierung ("Zick-Zack-Linie") geholfen, die Sichtbeziehungen an den einmündenden Straßen zu verbessern.
- Im südlichen Teil des Knotens B 535/L 598 gab es 11 Vorfahrtsverletzungen, allein durch Rotlichtfahrten. Abhilfe konnte durch einen größeren Signalgeber, vor allem aber durch die Versetzung eines Signalmastes erzielt werden.
- Im Wieblinger Gewerbegebiet ereignen sich 12 Unfälle an der weiträumigen Kreuzung Am Taubenfeld/Waldhofer Straße. Eine nachhaltige Verbesserung wird sich nur durch den Bau eines Kreisverkehrs erzielen lassen.

Kennzahlen/Vergleichsringe:

Die Gesamtzahl der Unfälle allein als absolute Zahl eignet sich nicht für Vergleiche mit anderen Städten; sie gewinnt erst in der Verbindung mit anderen Bezugsgrößen an Aussagekraft. Dazu hat die Statistik zwei Kennzahlen erarbeitet, die mittlerweile auch im städt. Haushaltsplan festgehalten werden:

Die Unfalldichte spiegelt die Verkehrsunfälle mit Personenschäden an der Zahl der Straßenkilometer im Stadtgebiet

Bei der Verunglücktenbelastung wird die Zahl aller bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen an je 100.000 Einwohner gemessen
(beide Kennzahlen jeweils ohne Autobahnen)

Beide Zahlen waren im Vergleich von 2003 zu 2004 rückläufig

	2003	2004
Unfalldichte	1,59	1,45
Verunglücktenbelastung	741	712

Diese gute Entwicklung ist vor dem Hintergrund steigender Mobilität zu sehen!

Bisher gibt es auf Landesebene allerdings noch keine systematischen Vergleiche. Allerdings hat das Innenministerium jetzt eine Arbeitsgruppe gebildet, die die Unfallzahlen auf Kreisebene vergleichbar machen soll. Die genannten Kennzahlen werden dabei sicherlich eine zentrale Rolle spielen. Dann wird auch für die Verkehrsbehörden ein Kennzahlenvergleich im Sinne eines "bench-marking" möglich sein, so wie für andere Betriebsbereiche mit Vergleichsringen ebenfalls ein interner Wettbewerb aufgebaut wird.

Über den Fortgang der Arbeit können wir gerne berichten.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg