

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0041/2015/IV

Datum:

09.02.2015

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Sicherheit des Fußverkehrs in Heidelberg VCD-Studie
„Städtecheck 2014,,**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 18. März 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	05.03.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Drucksache:

0041/2015/IV

00249802.doc

...

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs –und Verkehrsausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema Sicherheit des Fußverkehrs in Heidelberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
keine	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die VCD Studie liefert eine Reihe interessanter Ergebnisse, Daten und Vorschläge. Viele der Maßnahmenvorschläge werden von der Stadt Heidelberg seit Jahren angewandt.

Eine differenziertere Darstellung wäre jedoch bei einer Spanne von 11,7 % Abnahme bis 10,2 % Zunahme der Unfallzahlen und einem Verunglücktenniveau zwischen 2,4 und 5,3 bei den untersuchten Städten wünschenswert.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 25.02.2015

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 05.03.2015

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

1. VCD-Studie „Städtecheck 2014“

Der Städtecheck 2014 untersucht die Entwicklung der Verunglücktenzahlen in den 80 deutschen Großstädten mit über 100.000 Einwohnern in den Jahren 2009 – 2013 auf der Grundlage von Daten der statistischen Landesämter. Für den Städtecheck wurde mittels der linearen Regression eine Tendenz über die gesamten fünf Jahre berechnet. Diese ist unabhängig vom Ausgangswert und weniger anfällig für Verzerrungen durch Ausreißerwerte. Die Entwicklungstendenz wird anhand eines Ampelsystems visualisiert.

Die Spannbreite der Entwicklung bei den untersuchten Städten erstreckt sich von einer mittleren jährlichen Abnahme um 11,7 % bis zu einer Zunahme von 10,2 %. 38 Städte konnten die Anzahl der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger senken und wurden deshalb grün eingestuft. In 41 Städten nahm in der Tendenz über die letzten fünf Jahre die Zahl der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger zu, so dass sie auf der »VCD Städtecheck-Skala« rot eingestuft wurden.

1.1. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung 2009 – 2013 in Heidelberg nach VCD

Die VCD-Studie weist für Heidelberg folgende Zahlen aus:

Verunglückte Fußgängerinnen und Fußgänger					Tendenz	Niveau Verunglückte je 1000 Personen WB 2009-2013
2009	2010	2011	2012	2013		
72	71	77	82	76	2,51%	4,05

1.2. Tendenz

Die VCD Studie unterscheidet lediglich eine Abnahme (grüne Kennzeichnung) und eine Zunahme (rote Kennzeichnung). Eine Differenzierung erfolgt nicht.

Heidelberg liegt mit einer Steigerung von 2,51 % im unteren Bereich, die Steigerungen reichen bis zu 10,2 %. Die absoluten Verunglücktenzahlen sind 2013 im Vergleich zu 2012 und 2011 gesunken.

1.3. Niveau Verunglückte

Nach Einschätzung des VCD zeigt die Praxis, dass es oftmals leichter fällt, die Verunglücktenzahlen deutlich zu reduzieren, wenn bisher noch nicht so viele Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt wurden und die Verunglücktenhäufigkeitszahl bzw. das Ausgangsniveau hoch ist. Um hier Fehlinterpretationen der VCD Städtecheck-Daten zu vermeiden, wird ergänzend zur Tendenz der Verunglücktenzahlen im Fußverkehr auch die Verunglücktenhäufigkeitszahl angegeben.

Da gerade in Großstädten Einpendler einen wesentlichen Teil zum Verkehrsgeschehen beitragen, wird die Verunglücktenhäufigkeit im VCD Städtecheck je 1.000 Personen der Werktagsbevölkerung (WB) berechnet. Die Werktagsbevölkerung stellt die Summe aus Einwohnern und Einpendlern dar. Betrachtet man die relative Zahl der Verunglückten je 1.000 Personen WB, liegt das Mittel aller Großstädte bei 3,9. Das Minimum beträgt 2,4 Verunglückte und das Maximum 5,3 Verunglückte je 1.000 Personen WB.

Beim Verunglücktenniveau (Verunglückte je 1000 Personen Wohnbevölkerung) liegt Heidelberg mit einem Wert von 4,05 im Mittelfeld der untersuchten Städte. 43 Städte haben einen besseren, 36 Städte einen schlechteren Wert. Der Durchschnitt aller Städte ist mit einem Wert von 3,9 leicht besser.

1.4. Bewertung der Studie

Die VCD Studie liefert eine Reihe interessanter Ergebnisse, Daten und Vorschläge. Viele der Maßnahmenvorschläge werden von der Stadt Heidelberg seit Jahren angewandt. Andere werden bei künftigen Planungen in die Überlegungen einbezogen.

Eine differenziertere Darstellung wäre jedoch bei einer Spanne von 11,7 % Abnahme bis 10,2 % Zunahme der Unfallzahlen und einem Verunglücktenniveau zwischen 2,4 und 5,3 wünschenswert.

2. Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mannheim für Heidelberg 2009-2013

In den Jahren 2009-2013 ereigneten sich im Stadtgebiet von Heidelberg 23.528 polizeilich gemeldete Unfälle. Davon 442 mit Fußgängerbeteiligung. Das entspricht einem Anteil von knapp 2 %. Bei den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung gab es insgesamt 281 Leichtverletzte und 84 Schwerverletzte. Fünf Menschen kamen bei Fußgängerunfällen ums Leben.

2.1. Fußgängerunfälle

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013
VU-gesamt	83	81	96	97	85
davon VU- Personenschaden	75	72	86	90	80
davon VU-Sachschaden	8	9	10	7	5
Tote Fußgänger	3	1	0	1	0
Schwerverletzte Fußgänger	15	5	17	25	22
Leichtverletzte Fußgänger	54	61	58	56	52

Eine Statistik über das Alter der Unfallbeteiligten gibt es nur für die Gesamtzahl der Unfälle, aber nicht speziell für die Fußgängerunfälle. In 232 Fällen waren Kinder bis 14 Jahren Unfallbeteiligte, als Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer. 31 davon waren Schulwegunfälle.

2.2. Schulwegunfälle

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013
VU-gesamt	9	3	8	2	9
Tote Schüler	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Schüler	1	0	1	0	3
Leichtverletzte Schüler	8	3	7	2	6

2.3. Unfallursachen

Bei 183 oder 41 % der Unfälle waren die Fußgänger Verursacher. Das Hauptfehlerverhalten bei Fußgängern ist mit fast 50 % das Betreten oder Überqueren der Straße ohne auf den Verkehr zu achten. Auf KFZ-Seite ist es die unangepasste Geschwindigkeit und mangelnde Aufmerksamkeit.

2.4. Fußgängerunfallrisiken

Etwa 25 % der Fußgängerunfälle ereigneten sich bei Dunkelheit. Bei nassem oder feuchtem Wetter waren es knapp 20 %. In der Zeit zwischen 17 und 18 Uhr ist das Risiko eines Fußgängerunfalls am höchsten. In den Monaten Oktober, November und Dezember ereignen sich mehr Fußgängerunfälle als in den anderen Monaten. An Wochenendtagen verunglücken deutlich weniger Fußgänger als an Wochentagen.

3. Verkehrssicherheit für den Fußverkehr in Heidelberg

Die Sicherheit des Fußverkehrs steht bei allen verkehrsrechtlichen und planerischen Maßnahmen im Vordergrund.

3.1. Kinderfreundliche Verkehrsplanung

In Heidelberg wurde in der Vergangenheit viel für die Verkehrssicherheit für die Fußgänger getan. Hierzu zählt u.a. die kinderfreundliche Verkehrsplanung der Stadt Heidelberg, die sich an den Leitlinien orientiert, welche auf eine Initiative der Kinderbeauftragten zurückgehen. Diese Leitlinien wurden 2006 vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg beschlossen. Inhalte dieser Leitlinien sind Querungshilfen für Fußgänger/-innen, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung, aber auch Verbesserungen für Radfahrer/-innen und Nutzer/-innen des öffentlichen Personennahverkehrs. Über durchgeführte Maßnahmen im Rahmen der kinderfreundlichen Verkehrsplanung hat die Verwaltung am 14.05.2014 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss berichtet (Drucksache 0067/2014/IV).

3.2. Arbeitsgruppe Fußverkehr

Zur weiteren Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs wurde durch Herrn Oberbürgermeister im Oktober 2012 die AG Fußverkehr ins Leben gerufen. Hierzu waren eingeladen: Beirat von Menschen mit Behinderung, ADAC, Gesamtelternbeirat, Fuß e.V., Fahrgastbeirat Heidelberg, Jugendgemeinderat, Kinderbeauftragte, Polizei.

In mehreren Sitzungen wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs diskutiert und vorgeschlagen. Hierzu zählen u.a. Vorschläge zum Abbau des Konflikts zwischen Fuß- und Radverkehr und das Pilotprojekt „Gehwegfrei für den Fußverkehr“.

Bezüglich des Konfliktes zwischen Rad- und Fußverkehr sollen eine bessere Erkennbarkeit der Verkehrsebenen und eine Sensibilisierung der beteiligten Gruppen erfolgen. Bei dem Pilotprojekt „Gehwegfrei für den Fußverkehr“ werden Maßnahmen beispielsweise gegen Falschparker und Mülltonnen entwickelt. Des Weiteren sollen Finanzmittel für kleinere Maßnahmen wie Gehwegnasen oder Poller bereitgestellt werden.

Die Arbeitsgruppe wird sich auch künftig etwa dreimal pro Jahr treffen.

3.3. Haushalt 2015/16

Unabhängig von größeren Maßnahmen im Verkehrsbereich sollen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit in den Haushalt 2015/16 für kleinere Maßnahmen im Fußverkehr 100.000 €/Jahr im Finanzhaushalt für Verbesserungen von Querungssituationen (8.81000017.700) und 100.000 €/Jahr für kinderfreundliche Verkehrsplanung, davon 50.000 € im Ergebnishaushalt (8100P318) und 50.000 € im Finanzhaushalt (8.81000011.700) eingestellt werden.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e: keine
		Begründung: keine

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	VCD Städtecheck 2014