

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0126/2022/IV**

Datum:  
14.06.2022

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Vorstellung der Unfallstatistik 2021**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 04. Juli 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	29.06.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität nimmt die Unfallstatistik 2021 des Polizeipräsidiums Mannheim zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Das Polizeipräsidium Mannheim, vertreten durch Herrn Rüdiger Fink, stellt anhand einer PowerPoint-Präsentation im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 29.06.2022 die wichtigsten Daten und Zahlen der Unfallstatistik aus dem Jahre 2021 vor.

## **Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 29.06.2022**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Begründung:

Mit Antrag 0109/2021/AN vom 28. Oktober 2021 hat die SPD-Fraktion beantragt, dass in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität die aktuelle Unfallstatistik vorgestellt werden soll.

Aus den Daten und Zahlen der Unfallstatistik aus dem Jahre 2021 für das Stadtgebiet Heidelberg lassen sich zusammengefasst folgende wichtige Erkenntnisse ableiten:

- Die Zahl der Gesamtverkehrsunfälle für das Stadtgebiet Heidelberg ist in den letzten beiden Jahren kontinuierlich gesunken. Waren es 2019 noch 5700 Verkehrsunfälle, sind es im Jahr 2021 mit rund 4700 Unfällen zirka 1000 Unfälle weniger.
- Die sogenannte „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) ist bei der Stadt Heidelberg die Basis aller verkehrlichen Maßnahmen. Umso erfreulicher ist es, dass die Anzahl an tödlich im Straßenverkehr verunglückten Personen in Heidelberg seit Jahren stark rückläufig ist. Im Jahre 2017 gab es noch sechs Verkehrstote, im Jahre 2021 ist dagegen kein Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet Heidelberg tödlich verunglückt.
- Der Radverkehrsanteil in Heidelberg steigt immer weiter an, liegt derzeit bei knapp über einem Drittel. Die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung sind von 2017 bis 2019 relativ stark gestiegen (2017: 326, 2019: 435). In den letzten beiden Jahren sind die Radverkehrsunfallzahlen deutlich gesunken.

## Unfallbekämpfung

Die Stadt Heidelberg arbeitet kontinuierlich an der Behebung der Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet.

Nach den entsprechenden Vorschriften liegt eine Unfallhäufungsstelle vor, wenn an einer Straßenstelle mit nur geringer Längenausdehnung im Straßennetz eine bestimmte Anzahl von Unfällen in der Einjahreskarte und/oder Dreijahreskarte erreicht oder überschritten ist. Typische Unfallhäufungsstellen sind Kreuzungen und Einmündungen von Straßen. Von einer Unfallhäufung wird in diesem Zusammenhang dann gesprochen, wenn in der Einjahreskarte fünf gleichartige Unfälle vorliegen. „Gleichartig“ bedeutet, dass ein gleicher Unfalltyp, zum Beispiel ein Unfall beim Überschreiten oder gleiche Unfallumstände, wie zum Beispiel eine Radfahrerbeteiligung vorliegt. In der Dreijahreskarte werden Straßenstellen dann als Unfallhäufungsstellen definiert, wenn innerhalb dieses Zeitraums fünf Unfälle mit Leichtverletzten oder drei Unfälle mit Schwerverletzten auftreten. Sobald ein Knotenpunkt unfallauffällig wird, werden mögliche unfallbegünstigende Umstände analysiert. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu beheben.

In den letzten Jahren hat das Amt für Verkehrsmanagement im Rahmen von sog. Unfallkommissionen mehrere Maßnahmen umgesetzt, um die Anzahl an Unfällen insgesamt und insbesondere die Unfallhäufungsstellen zu reduzieren.

In der letzten Besprechung der Unfallkommission zur Behebung der Unfallhäufungsstellen in Heidelberg wurden u.a. folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituationen festgehalten, welche in nächster Zeit umgesetzt werden:

- Erweiterung der Sperrfläche und Aufstellung von baulichen Elementen an der Einmündung Bismarckstraße/Bergheimer Straße, um Unfälle mit geradeausfahrenden Radfahrenden und abbiegenden Kraftfahrzeugführenden zukünftig zu verhindern.
- Das derzeit noch zeitweise erlaubte Linksabbiegen von der Mittermaierstraße in die Bergheimer Straße soll zukünftig unterbunden werden, um weitere Abbiegeunfälle an diesem Knoten zu vermeiden.
- Am sogenannten „Franz-Knauff-Kreisel“ ist ein Verkehrsversuch „Führung des Radverkehrs vom Eisengreinweg in den Kreisverkehr“ geplant, weil sich viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf dem schmalen Radweg vor der Tankstelle ereignet haben.

Die Unfalld häufungsstellen aus dem Jahre 2021 liegen zwar mittlerweile vor, sind aber noch nicht ausgewertet. Die Analyse inklusive Maßnahmenfindung soll im 3. Quartal 2022 erfolgen. Die Verwaltung wird die Ergebnisse in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vorstellen.

### **Radverkehrsmaßnahmen 2021/2022**

Zur weiteren Reduzierung von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden hat die Stadt im Jahre 2021 folgende, größere Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt:

#### **Radverkehrsversuch B 37: Gesichertes Radeln auf der Strecke zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd**

Im Mai 2021 wurde die Strecke offiziell eröffnet: Auf 3,6 Kilometern Länge können Radfahrende auf dem provisorischen Radweg entlang der Bundesstraße 37 zwischen Heidelberg-Schlierbach (S-Bahnhof) und Ortseingang Neckargemünd geschützt auf der Neckarseite in beide Richtungen radeln. Eine Spur für den Kraftfahrzeugverkehr ist dadurch entfallen. Der Radweg ist als Verkehrsversuch für zwei Jahre vorgesehen.

#### **Fahrradspur Friedrich-Ebert-Anlage**

In der Friedrich-Ebert-Anlage entstand im Bereich zwischen Nadlerstraße und Sofienstraße ein eigenständiger Radfahrstreifen und zwischen Sofienstraße und Rohrbacher Straße ein erhöhter Radweg mit 2,10 Metern Breite.

Nahezu alle Fußgängerquerungen wurden in Höhe des Adenauerplatzes barrierefrei ausgebaut, die Signalanlagen modernisiert und die Fahrbahn erneuert. Die neue Radachse ist ein Kernelement der Heidelberger Rad-Offensive. Damit wurde die Radwegführung in der Friedrich-Ebert-Anlage klarer strukturiert und eine attraktive Fahrradschnellstrecke in Ost-West-Richtung geschaffen. Noch im Jahre 2022 soll der Radfahrstreifen in der Friedrich-Ebert-Anlage in östliche Richtung bis zur Schießtorstraße verlängert werden.

Für das Jahr 2022 werden folgende Projekte umgesetzt:

#### Fahrradstraße Plöck und Steubenstraße

Die Plöck wird komplett zur Fahrradstraße: Seit 1993 ist der Teil vom Friedrich-Ebert-Platz bis zur Märzgasse sowie von der Schießtorstraße bis zur Sandgasse bereits Fahrradstraße. Nun soll die Plöck auch auf dem Abschnitt zwischen Sofienstraße und Friedrich-Ebert-Platz zur Fahrradstraße umgewandelt werden. Die Tempo-15-Zone und die Fußgängerzone zwischen Märzgasse und Schießtorstraße bleiben bestehen. Neben der Plöck soll 2022 außerdem die Steubenstraße (Handschuhsheim) zur Fahrradstraße werden.

#### Fahrradhauptachse und neuen Radbrücken

Es laufen die Planungen für eine Fahrradhauptachse zwischen dem Heidelberger Süden und dem Neuenheimer Feld, zu denen auch neue Brücken (Gneisenaubücke, zwischen Bahnstadt und Bergheim, sowie Neckarbrücke) zählen.

#### Radschnellverbindungen

Derzeit sind zwei Radschnellverbindungen (Richtung Mannheim und Schwetzingen) in unterschiedlichen Planungsstadien.

Neben diesen größeren, infrastrukturellen Radverkehrsprojekten setzt die Stadt Heidelberg auch kontinuierlich kleine Maßnahmen um, welche die Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende erhöhen sollen.

Beispielhaft ohne abschließende Aufzählung sei genannt:

- Anbringung von Piktogrammen „Radverkehr“, zuletzt in der Neuenheimer beziehungsweise Ziegelhäuser Landstraße
- Aufhebung von bestehenden Radwegebenutzungspflichten im Stadtgebiet; für das 3. Quartal 2022 ist die Aufhebung der Benutzungspflicht in der Uferstraße und dem Czernyring eingeplant.
- Umsetzung der neu in die Straßenverkehrsordnung eingeführten Verkehrszeichen. Im 3. bzw. 4. Quartal 2022 plant die Stadt die Anbringung von Verkehrszeichen „Grünpfeil nur für den Radverkehr“ an mehreren Kreuzungen/Einmündungen.
- Weitere Umsetzung der kleineren Maßnahmen aus dem Sicherheitsaudit (Anbringung von Grenzmarkierungen, Sperrflächen et cetera)
- Errichtung von Fußgängerüberwegen im Stadtgebiet; im Mai 2022 wurde zum Beispiel der Fußgängerüberweg in der Felix-Wankel-Straße umgesetzt. Ebenso sind derzeit die Fußgängerüberwege in der Feuerbachstraße und der Albert-Fritz-Straße in der Umsetzung.

Weitere Details und Informationen zur Unfallstatistik des Jahres 2021 stellt Herr Rüdiger Fink als Vertreter des Polizeipräsidiums Mannheim, Stabsbereich Einsatz, Sachbereich Verkehr im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität in einer Powerpoint-Präsentation vor. Am Ende des Vortrags wird er für Fragen zur Unfallstatistik zur Verfügung stehen.

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht erforderlich.

## 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:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Auswertung der Unfallstatistik und Unfallhäufungsstellen zeigt auf, an welchen Stellen im Stadtgebiet Verbesserungspotenzial und Optimierungsbedarf besteht. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen können nach Umsetzung zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beitragen.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation Unfallstatistik Heidelberg