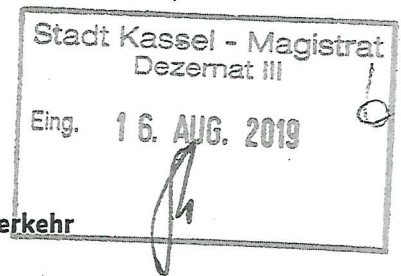


Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -



Kassel, 16. August 2019
Dr. Carola Bachmann, Tel.: 6608



- III -

**Anfrage der CDU-Fraktion zu Fahrradunfällen in Kassel
zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**
Fragesteller: Stadtverordneter Dr. Norbert Wett; Vorlage-Nr.: 101.18.1337

Fahrradunfälle in Kassel

Bei der Beantwortung der Fragen ist zu beachten, dass die Unfallstatistik zwischen Unfällen mit Radfahrern und Unfällen mit E-Bikes/Pedelecs unterscheidet. Eine differenzierte Aufarbeitung dieser beiden Unfallkollektive und der bei diesen Unfällen Verunglückten ist in den Tabellen der Anlage 1 und 2 detailliert dargestellt. Die Antworten auf die folgenden Fragen beziehen sich stets auf das abgefragte Kollektiv.

Frage 1: Wie viele Fahrradunfälle wurden in den letzten 5 Jahren in Kassel registriert?

Antwort:

In den letzten fünf Jahren wurden in der Summe insgesamt 992 Radfahrerunfälle in der Stadt Kassel registriert. Bezogen auf die einzelnen Jahre ergab sich folgendes Bild (vgl. auch Anlage 1):

2018: 226 Radfahrerunfälle mit 155 Verunglückten
2017: 177 Radfahrerunfälle mit 121 Verunglückten
2016: 215 Radfahrerunfälle mit 156 Verunglückten
2015: 185 Radfahrerunfälle mit 140 Verunglückten
2014: 189 Radfahrerunfälle mit 146 Verunglückten

Frage 2: Wie hoch war der Anteil an Leicht-, mittel- und schwerverletzten Personen (Anm. d. Verf.: bei den Radfahrerunfällen) in den jeweiligen Jahren?

Antwort:

In der Stadt Kassel verunglückten bei allen polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfällen zwischen etwa 850 bis 950 Personen pro Jahr (vgl. Anlage 2). Bezogen auf die Radfahrerunfälle ergab sich folgendes absolutes Bild (vgl. Anlage 2):

2018: 155 Verunglückte, davon	26 Schwerverletzte und 129 Leichtverletzte
2017: 121 Verunglückte, davon	28 Schwerverletzte und 93 Leichtverletzte
2016: 156 Verunglückte, davon	33 Schwerverletzte und 123 Leichtverletzte
2015: 140 Verunglückte, davon	29 Schwerverletzte und 111 Leichtverletzte
2014: 146 Verunglückte, davon	39 Schwerverletzte und 106 Leichtverletzte

Der Anteil der Verunglückten bei Radfahrerunfällen gemessen an allen Verunglückten bei allen polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfällen in Kassel liegt demnach zwischen etwa 14 und 17 %.

Frage 3: Wie viele Todesopfer (Anm. d. Verf.: bei den Radfahrerunfällen) gab es in den jeweiligen Jahren?

Antwort:

2018: 0
2017: 0
2016: 0
2015: 0
2014: 1

Frage 4: Wie hoch war der kumulierte Gesamtanteil an E-Bike/Pedelec/S-Pedelec in den jeweiligen Jahren gestaffelt nach leicht-, mittel- und schwerverletzten und getöteten Personen?

Antwort:

Für die Unfälle mit dieser Art der Verkehrsbeteiligung ergab sich in den letzten fünf Jahren folgendes absolutes Bild (vgl. Anlage 2):

2018:	32 Verunglückte, davon	1 Getöteter,	2 Schwerverletzte,	29 Leichtverletzte
2017:	8 Verunglückte, davon		1 Schwerverletzter,	7 Leichtverletzte
2016:	6 Verunglückte, davon		1 Schwerverletzter,	5 Leichtverletzte
2015:	7 Verunglückte, davon		2 Schwerverletzte,	5 Leichtverletzte
2014:	9 Verunglückte, davon		1 Schwerverletzter,	8 Leichtverletzte

Der Anteil aller bei E-Bikes/Pedelecs-Unfällen Verunglückten an allen bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten lag demnach zwischen 1 bis 4%.

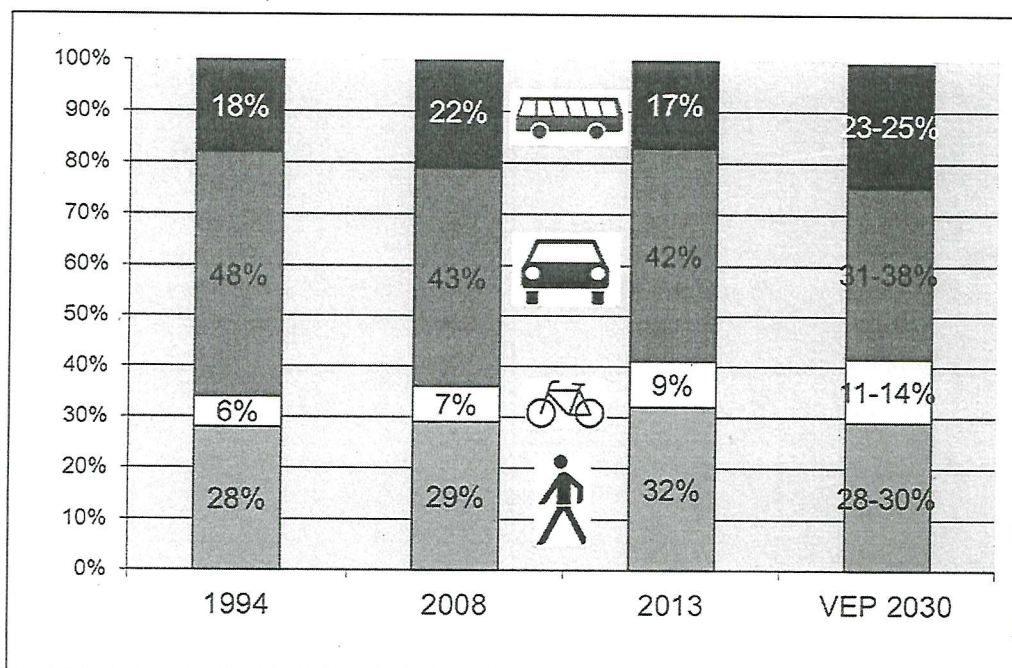
Frage 5: Wie hoch ist der Anteil der Fahrradfahrer an der Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer?

Antwort:

In den letzten etwa 25 Jahren ist der Anteil der Fahrradfahrer am Modal Split von 6% auf 9% gestiegen:

Modal Split Stadt Kassel

	1994: Radverkehr 6%
SrV	2008: Radverkehr 7%
SrV	2013: Radverkehr 9%
SrV	2018: noch keine Daten vorhanden
Zielwert VEP	2030: Radverkehr 11 – 14 %



Quelle: VEP der Stadt Kassel auf der Basis von Mobilität in Städten SrV 2008 und SrV 2013

Frage 6: Wie hoch ist der Anteil der Fahrradfahrer (Anm. d. Verf.: ohne E-Bikes/Pedelecs) an schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern (vgl. Anlage 2)?

Antwort:

2018:	22 % an schwerverletzten und	0 % an getöteten Verkehrsteilnehmern
2017:	20 % an schwerverletzten und	0 % an getöteten Verkehrsteilnehmern
2016:	28 % an schwerverletzten und	0 % an getöteten Verkehrsteilnehmern
2015:	23 % an schwerverletzten und	0 % an getöteten Verkehrsteilnehmern
2014:	29 % an schwerverletzten und	20 % an getöteten Verkehrsteilnehmern

Frage 7: Wie bewertet der Magistrat diese Zahlen?

Antwort:

Gemessen am Anteil der Radfahrer an der Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer wurden unterdurchschnittlich wenig Radfahrerunfälle in Kassel polizeilich erfasst, da der Anteil der Radfahrerunfälle an allen polizeilich erfassten Unfällen in den letzten 5 Jahren weniger als 4 % betrug.

Die Entwicklung der Unfälle mit E-Bikes oder Pedelecs wird aufmerksam verfolgt, da besonders die absolute Anzahl von 2017 auf 2018 auffällig gestiegen ist.

Der Anteil des Verletzungsgrades eines Radfahrers bei einem Straßenverkehrsunfall ist überdurchschnittlich hoch.

Bezüglich der Anzahl der Radfahrerunfälle ist zu beachten, dass nicht jeder Unfall mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich erfasst wird. Laut der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, Heft M 264) aus dem Jahr 2016 wird die Dunkelziffer von nicht in der amtlichen Unfallstatistik erfassten Fahrradunfällen auf etwa 70 Prozent geschätzt. Hierbei handelt es sich vielfach um Alleinunfälle der Radfahrenden.

Bezüglich des Verletzungsgrades ist klar, dass Radfahrer im Falle eines Unfalles wenig Schutz aufweisen. Leider wurde für das Jahr 2017 beziffert (vgl. BASt), dass nur 19 % der Radfahrenden in Deutschland einen Helm tragen.

Frage 8: Worin sieht der Magistrat die Ursachen für diese (Anm. d. Verf.: Radfahrer-) Unfälle?

Antwort:

Die Auswertung der polizeilich registrierten Unfallursachen ergab, dass bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in 46 % der Fälle der Radfahrer der Hauptverursacher und in 54% der Fälle der Unfallgegner der Hauptverursacher ist.

Die Unfallursachen werden dem Unfall von den Polizeibeamten zugeordnet. Dafür gibt es seit dem Jahr 1975 einen Unfallursachenkatalog. Mehrfachnennung je Unfallbeteiligter ist möglich. Die folgende Übersicht bezieht sich auf das Jahr 2018:

Radfahrer verursachen Unfälle aufgrund von (gestaffelt nach Häufigkeit):

- | | |
|---|-----|
| 1. nicht angepasster Geschwindigkeit | 16% |
| 2. verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (Gehweg, Radweg) | 15% |
| 3. Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren) | 8% |
| 4. Alkoholeinwirkung | 5% |
| 5. Missachten von Rotlicht | 5% |
| 6. Missachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen | 5% |
| 7. ungenügender Sicherheitsabstand | 3% |
| 8. Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“ | 3% |
| 9. Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot | 3% |
| 10. Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in and. Fällen | 2% |

Die Unfallgegner verursachen Unfälle aufgrund von (gestaffelt nach Häufigkeit):

- | | |
|--|-----|
| 1. Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen | 18% |
| 2. Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren) | 14% |
| 3. Fehler beim Abbiegen nach rechts | 13% |
| 4. Fehler beim Abbiegen nach links | 11% |
| 5. Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren | 5% |
| 6. Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen | 4% |
| 7. Sonstige Fehler beim Überholen | 3% |
| 8. Ungenügender Sicherheitsabstand | 3% |
| 9. Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot | 3% |
| 10. Nichtbeachten der Regel rechts vor links | 3% |

Frage 9: Wurden Unfallschwerpunkte (*in Bezug auf Unfälle mit Radfahrerbeteiligung*) identifiziert?

Antwort:

Nein, es wurden keine Unfallhäufungen registriert.

Frage 10: Wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Unfallhäufungen für die Stadt Kassel sind definiert; Grundlage hierfür liefert ein Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern vom 19.01.2009. Dort heißt es:

Eine Unfallhäufung liegt dann vor,

- wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres ereignet haben oder
- wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden (schwerverletzt oder getötet) innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Jahren ereignet haben.

Unfallhäufungen werden aufgrund des Unfalltyps und nicht aufgrund der Art der Verkehrsbeteiligung ermittelt. Liegen Verdachtsfälle vor, müssen diese im Einzelfall gesondert geprüft werden.

Frage 12: Was plant der Magistrat zukünftig, um Unfallschwerpunkte zu entschärfen?

Antwort:

Nach Erlass definierte Unfallhäufungen in Bezug auf Radfahrerunfälle wurden in der Stadt Kassel bislang nicht verifiziert. Sollten sie oder Verdachtsfälle auftreten, werden Maßnahmen aus den Bereichen

- straßenbauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen der Straßenausstattung,
- verkehrsrechtliche Anordnungen,
- verkehrspolizeiliche Maßnahmen,
- andere Maßnahmen, z. B. Öffentlichkeitsarbeit,

diskutiert und umgesetzt.

Frage 13: Gibt es konkrete Pläne? Wenn ja, welche und wo genau?

Antwort:

Die für die Stadt Kassel beschlossene Radverkehrsförderung soll u. a. dazu beitragen, dass weniger Unfälle mit Radfahrern passieren. Die Thematik Sicherheit ist insbesondere im Straßenverkehr eine essentielle Stellschraube, um Menschen zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu animieren. Die Installation von guten Radverkehrsanlagen und die damit einhergehende Sichtbarkeit und Flächenzuweisung auf Straßen, steigert die Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden und kann somit zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen.

Der Magistrat ist u. a. daher beauftragt, bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke zu berücksichtigen. Um existierende Konflikte zu vermindern, werden bestehende Infrastrukturen schrittweise angepasst. Derzeit werden z. B. folgende Projekte verfolgt:

- Kontinuierliche und sichere Radverkehrsanlagen werden entlang von Hauptverkehrsstraßen/Radverkehrsrouten geplant und sind zukünftig auszubauen, wie z. B. aktuell die Straßenplanungen für die Königinhofstraße, für die Konrad-Adenauer-Straße und für die Druseltalstraße.
- Eine sichere und verbesserte Radinfrastruktur steht u. a. im Fokus des 2. Bauabschnittes „Katzensprung“. Durch die Nähe zur Universität Kassel, zu mehreren Schulen und zur Haltestelle „Katzensprung/Universität“ sowie durch verschiedene Radrouten bzw. Raddirektverbindungen hat die Kreuzung eine hohe Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Hier wurden seit 2010 sieben Radfahrerunfälle polizeilich erfasst.
- Bei den LSA-Steuerungen werden Radfahrer ebenfalls intensiv berücksichtigt, indem z. B. vorgezogene Freigabezeiten für eine bessere Erkennbarkeit von Radfahrern für den MIV sorgen.

- An problematischen Kreuzungen werden sukzessiv gewölbte runde Verkehrsspiegel an den LSA-Masten aufgehängt, um LKW-Führern beim Rechtsabbiegen das Erkennen von Radfahrern zu erleichtern (vgl. HNA vom 27.04.2016 „Mehr Sicht für LKW-Fahrer: Spezialspiegel sollen Sicherheit von Radfahrern erhöhen“). Die Kreuzung Hafenstraße/Scharnhorststraße wurde jüngst mit einem solchen Spiegel ausgestattet.
- Im Einmündungsbereich Heiligenröder Straße/Gecksbergstraße traten seit 2012 vier Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf. Derzeit wird eine Radfahrerfurt mit roter Einfärbung und Piktogrammen plus ergänzende Beschilderung in diesem Einmündungsbereich geplant. Im gegenüberliegenden Zufahrtsbereich zum Nahversorger traten seit 2012 drei Radfahrerunfälle auf, da Radfahrern den Gehweg illegal entgegen der Fahrtrichtung befuhren. Derzeit wird eine Mittelinsel als Überquerungsmöglichkeit und ein Stoppschild für den ausfahrenden Kraftfahrer geplant.
- Gegen das illegale Halten/Parken auf dem Radfahrstreifen in der Friedrich-Ebert-Allee wurde z. B. eine Flyeraktion durchgeführt, bei der die Fahrer von Lieferfahrzeugen oder Pkw auch direkt angesprochen wurden. Eine derartige Aktion könnte erneut im September 2019 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche durchgeführt werden.
- Die im November 2019 tagende amtsinterne Unfallkommission wird sich mit weiteren Örtlichkeiten in der Stadt Kassel beschäftigen, die unsicher für Radfahrer sind, so z. B. die Kreuzung Mönchebergstraße/Mittelring.



Dr. Georg Förster

**Anlage 1 zur Anfrage der CDU-Fraktion zu Fahrradunfällen in Kassel:
Unfälle und Verunglückte**

Alle polizeilich erfassten Unfälle und alle bei diesen Unfällen Verunglückte in Kassel

Jahr	Unfälle	Verunglückte
2018	5.670	921
2017	5.541	884
2016	5.447	951
2015	5.038	880
2014	4.907	852
Summe	26.603	4.488

Alle Radfahrerunfälle und alle E-Bikes/Pedelec-Unfälle in Kassel

Jahr	Radfahrerunfälle	E-Bikes/Pedelec-Unfälle	Summe
2018	226	33	259
2017	177	9	186
2016	215	7	222
2015	185	9	194
2014	189	10	199
Summe	992	68	1.060

Alle Verunglückte bei Radfahrerunfällen und bei E-Bikes/Pedelec-Unfällen in Kassel

Jahr	Verunglückte bei		Summe
 Radfahrerunfällen	... bei E-Bikes/Pedelec-Unfällen	
2018	155	32	187
2017	121	8	129
2016	156	6	162
2015	140	7	147
2014	146	9	155
Summe	718	62	780

Anlage 2 zur Anfrage der CDU-Fraktion zu Fahrradunfällen in Kassel Verletzungsschwere

Verunglückte bei allen Unfällen in Kassel nach Verletzungsschwere

Jahr	Verunglückte insgesamt	davon	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2018	921		4	116	801
2017	884		1	141	742
2016	951		4	117	830
2015	880		3	128	749
2014	852		5	135	712
Summe	4.488		17	637	3.834

Verunglückte bei Radfahrerunfällen in Kassel nach Verletzungsschwere

Jahr	Verunglückte insgesamt	davon	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2018	155		0	26	129
2017	121		0	28	93
2016	156		0	33	123
2015	140		0	29	111
2014	146		1	39	106
Summe	718		1	155	562

Verunglückte bei E-Bikes/Pedelec-Unfällen in Kassel nach Verletzungsschwere

Jahr	Verunglückte insgesamt	davon	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2018	32		1	2	29
2017	8		0	1	7
2016	6		0	1	5
2015	7		0	2	5
2014	9		0	1	8
Summe	62		1	7	54

Verunglückte bei Radfahrerunfällen und E-Bikes/Pedelecs-Unfällen in Kassel nach Verletzungsschwere

Jahr	Verunglückte insgesamt	davon	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2018	187		1	28	158
2017	129		0	29	100
2016	162		0	34	128
2015	147		0	31	116
2014	155		1	40	114
Summe	780		2	162	616