

Der Bürgermeister

Postanschrift: Stadtverwaltung 53754 Sankt Augustin

An die
Fraktionen im
Rat der Stadt Sankt Augustin
und Herrn Austria-Zink
im Hause

Dienststelle FB 6 Stadtplanung und Bauordnung, Liegenschaften, Markt 1	
Auskunft erteilt: Herr Dombrowski	Zimmer: 312
Telefon (0 22 41) 243-0	Durchwahl: 418
Telefax (0 22 41) 243-430	Durchwahl: 77418
E-Mail-Adresse: Reiner.Dombrowski@sankt-augustin.de	
Internet-Adresse: http://www.sankt-augustin.de	
Besuchszeiten	
Rathaus	Bürgerservice (Ärztehaus)
montags: 8.30 - 12.00 u. 14.00 - 18.00 Uhr, dienstags bis freitags: 8.30 Uhr - 12.00 Uhr	montags und donnerstags: 7.30 Uhr - 18.00 Uhr, dienstags und mittwochs: 7.30 Uhr - 14.00 Uhr, freitags: 7.30 Uhr - 12.00 Uhr

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Mein Zeichen
6/10/2-Do.

Datum
17.11.2011

**Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 18.08.2001, DS Nr. 11/354
für den Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusssitzung am 06.09.2011;
Unfallzahlen beim Radverkehr in Sankt Augustin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die mit Schreiben vom 18.08.2011 gestellten Fragen beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Welche spezifischen Ursachen sieht die Verwaltung für die im Vergleich zu anderen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises überdurchschnittlich hohen Zahlen für Unfälle mit Radfahrerbeteteiligung in Sankt Augustin?

Antwort:

Mit Hilfe der Kreispolizeibehörde wurden die Unfallursachen weiter analysiert und mit den Zahlen von vergleichbaren Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis, wie Troisdorf und Siegburg gegenübergestellt, deren Radwegeverkehrsnetz und die Verkehrsdichte annähernd vergleichbar sind. Unberücksichtigt blieben Ursachen, die in der jeweiligen Kommune nur als Einzelfall zu verzeichnen waren. Ebenso blieb die Ursache „Fahr-unfälle“ unberücksichtigt, da es sich hierbei ausnahmslos um Alleinunfälle (Sturz ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers) handelte, die zumeist auf individuelle Fahrfehler zurückzuführen waren. Die so bereinigte Unfallstatistik weist für den Bereich der Stadt Sankt Augustin 64 Unfallereignisse aus, für die Stadt Troisdorf 71 und für die Stadt Siegburg 52. Diese relativierten Vergleichszahlen zeigen im Verhält-

Bankverbindungen:

Kreissparkasse Köln 033 001652 (BLZ 370 502 99)
Raiffeisenbank Sankt Augustin eG 1 200 178 013 (BLZ 370 697 07)
VR-Bank Rhein-Sieg eG 5 000 459 013 (BLZ 370 695 20)
Postbank Köln 231 08-503 (BLZ 370 100 50)
Steyler Bank GmbH 11 949 (BLZ 386 215 00)

Einheitlicher Euro-Zahlungsverkehrsraum (SEPA):

IBAN DE11 3705 0299 0033 0016 52 Swift BIC: COKSDE33
IBAN DE27 3706 9707 1200 1780 13 Swift BIC: GENODED1SAM
IBAN DE53 3706 9520 5000 4590 13 Swift BIC: GENODED1RST
IBAN DE39 3701 0050 0023 1085 03 Swift BIC: PBNKDEFF
IBAN DE14 3862 1500 0000 0119 49 Swift BIC: GENODED1STB

Öffentliche Verkehrsmittel

Haltestelle:
Sankt Augustin-Markt
Straßenbahn: 66
Busse: 508, 517, 529, 535

nis zur Bevölkerung dann keine hohen Abweichungszahlen für den Stadtbereich Sankt Augustin auf. Ebenso ist der Selbstverursacheranteil (Unfallverursacher war der Radfahrer) in Sankt Augustin mit einer Quote von 42,2 % am höchsten (27 von 64 Unfällen), gefolgt von Troisdorf mit 40,8 % (29 von 71 Unfällen) und Siegburg mit 38,5 % (20 von 52 Unfällen).

Aufgrund dieser spezielleren Betrachtungsweise relativieren sich die im Bericht der Kreispolizeibehörde genannten hohen Unfallzahlen im Verhältnis mit vergleichbaren Kommunen auf ein normales Maß.

Frage 2:

Sind der Verwaltung aus eigenen Erkenntnissen oder aus denen der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis bei Unfällen, bei denen die Schuld bei der/dem Radfahrer/in lag, Fälle bekannt, bei denen komplizierte Verkehrssituationen oder nicht optimale Wegführung Regelverstöße von Radfahrer/innen „provokieren“? Wenn ja: Welche?

Antwort:

Der Datenabgleich durch die Führungsstelle der Kreispolizeibehörde weist besonders hohe Werte bei Unfällen auf links geführten Radwegen sowie häufig Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr und falsche Fahrbahnbenutzung entgegen der zugelassenen Fahrtrichtung auf.

Vordergründig könnte es sich bei den Fehlern beim Einfahren in den fließenden Verkehr und der falschen Fahrbahnbenutzung überwiegend um individuelle Disziplinlosigkeiten der Radfahrer handeln. Es ist aber nicht auszuschließen, dass derartiges Fehlverhalten zumindest auch durch das Fehlen einer akzeptierten, komfortablen Verkehrsführung begünstigt wird.

Dies gilt insbesondere für Verkehrsknoten, an denen es Radfahrer wegen einer notwendigen zweimaligen Fahrbahnquerung aus Zeitgründen bevorzugen, entgegen der zugelassenen Fahrtrichtung auf der falschen Richtungsfahrbahn weiterzufahren und an nachfolgenden Knoten aus der unerwarteten Richtung auf den konkurrierenden Verkehr treffen und so deshalb erheblich gefährdet sind (beispielhaft wird hier von Seiten der Kreispolizeibehörde der Knoten Bonner Straße (B 56)/Mendener Straße/Meerstraße oder aber der Knoten Bonner Straße (B 56)/Arnold-Janssen-Straße/Hennefer Straße (L 143) aufgeführt).

Inzwischen erfolgt die Recherche nach unfallträchtigen Radverkehrsstrecken durch die Kreispolizeibehörde auch über eine 3-Jahres-Auswertung. Hierbei wurden neben der Bonner Straße (B 56) (im Gesamtverlauf 31 beteiligte Radfahrer im Zeitraum von 2008 bis 2010) die Meindorfer Straße mit 15 an Unfällen in den Jahren 2008 bis 2010 beteiligten Radfahrern als unfallträchtigste Radrouten erkannt und es wurden n auch bereits Abhilfemaßnahmen beschlossen.

Weitere Häufungen wurden im Zeitraum 2008 bis 2010 im Zuge der Südstraße (14 beteiligte Radfahrer, davon allerdings 7 an der Kreuzung Bonner Straße/B 56/Wehrfeldstraße) registriert.

Entlang der Alten Heerstraße waren innerhalb desselben Zeitraums 10 Radfahrer an Unfällen beteiligt.

Die Frankfurter Straße zwischen Siegbrücke und Kreisel L 121 war zuvor ebenfalls

eine auffällig unfallbelastete Straße. Durch die mittlerweile erfolgte Richtungstrennung des Radverkehrs ist diese jedoch spürbar entschärft worden. Darüber gilt nach Aussagen der Kreispolizeibehörde generell, also auch über das Stadtgebiet von Sankt Augustin hinaus betrachtet, dass links geführte Radwege eine besondere Gefahrenquelle darstellen. Die Vielzahl derartiger Verkehrswege, die im Stadtgebiet vorhanden sind, obwohl sie grundsätzlich nur eine Ausnahme bilden sollten, ist auf Vorschlag der Kreispolizeibehörde einer kritischeren Überprüfung zu unterziehen. Dies ist für die oben erwähnte Meindorfer Straße mittlerweile bereits vollzogen worden und gilt als Einstieg in weitere Betrachtungen/Prüfungen an anderen kritischen Stellen.

Hinweis:

Im Rahmen der Verkehrsschau am 11.10.2011 ist beschlossen worden, den linksseitig geführten Radweg in Fahrtrichtung Meindorf an der L 16 aufzuheben und den Radverkehr zwischen der Kreisverkehrsanlage Siegstraße und dem Stadtteil Meindorf auf der Fahrbahn weiter zu führen und nur noch die Gegenrichtung als kombinierten Geh-/Radweg auszuweisen.

Verkehrsverstöße von Radfahrern werden auch regelmäßig bei der Benutzung der Kreisverkehrsanlagen festgestellt. Dies betrifft hauptsächlich die Kreisverkehrsanlagen im innerstädtischen Bereich an denen der Radfahrer von einem zuvor eingerichteten eigenen Radwegbereich in den Kreisverkehr abgeleitet wird und alternativ immer noch die Möglichkeit besteht, den Fußweg durch die Kennzeichnung „Radfahrer frei“ mit zu benutzen. Hier erzwingen sich dann in der Regel die Radfahrer unter Benutzung der Fußgängerüberwege einen nicht vorhandenen Vorrang gegenüber dem Kraftfahrer, der sich dann auch noch in der Regel aus Rücksichtnahme oder Eigenschutz defensiv verhält und dem Radfahrer somit den subjektiven Eindruck vermittelt, rechtmäßig zu handeln. Dieses Verhalten ist leider bei Kontrollen von allen Zielgruppen zu beobachten, obwohl durch die Verkehrssicherheitsberater der Polizei die Schüler bei der Radfahrprüfung in Grundschulen frühzeitig auf ein verkehrsgerechtes Verhalten vorbereitet werden.

Da der Ausbau der beschriebenen Kreisverkehrsanlagen in der jetzigen Form im Rahmen der Ausbauplanung im Fachausschuss vorgestellt und so beschlossen worden ist und eine von der Kreispolizeibehörde vorgeschlagene parallel zum Fußgängerüberweg einzurichtende Radfahrerfurt aus Platzgründen derzeit nur schwerlich realisiert werden kann, muss dieser Themenkomplex zukünftig einer separaten Betrachtung unterzogen werden.

Weitere Ursachen für Fahrradunfälle resultieren aus fehlenden Haltlinien über Radverkehrswege vor Lichtsignalanlagen. In der Regel ist jedoch zu beobachten, dass auch bei Lichtsignalanlagen, wo diese Haltlinie angebracht sind (Beispielsweise Fußgängerbedarfsampel Wehrfeldstraße), diese, trotz Rotlicht für die Fahrtrichtung, von den Radfahrern in der Regel überfahren werden. Auch hier könnte nur eine stärkere Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Polizei für Abhilfe sorgen, dies ist jedoch aus personellen Gründen in dem erforderlichen Umfang nicht leistbar.

Wenngleich im Jahr 2010 derartige Unfälle in Sankt Augustin nicht verstärkt zu registrieren waren, bleibt trotzdem als weiterer Unsicherheitsfaktor ein fehlender Schutzraum zwischen auf Parkstreifen parallel zur Fahrbahn abgestellten Fahrzeugen und parallel verlaufenden Radverkehrsanlagen, wenn durch unachtsames Türöffnen ein herannahender Radfahrer übersehen wird und es somit zu einer Gefahrensituation

kommt.

Frage 3:

Sind der Verwaltung aus eigenen Erkenntnissen oder aus denen der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis bei Unfällen, bei denen die Schuld nicht bei der/dem Radfahrer/in lag, räumliche Schwerpunkte bekannt? Wenn ja: Welche?

Antwort:

In den bislang erkannten räumlichen Schwerpunkten der oben bereits angesprochenen Frankfurter Straße sowie aktuell der Meindorfer Straße wurden durch Maßnahmen in den letzten Jahren entgegengewirkt bzw. befinden sich Maßnahmen derzeit in der Umsetzung.

Einen weiteren räumlichen Schwerpunkt stellt nach der 3-Jahres-Betrachtung für die Jahre 2008 bis 2010 sowohl der Verlauf der Südstraße als auch der Verlauf der Alten Heerstraße – wie bereits oben beschrieben – dar.

Inzwischen wurden die Ausfahrten der Südarkaden im Bereich der Südstraße rot eingefärbt, die positive Wirkung auf das Unfallgeschehen bleibt abzuwarten. Gegebenenfalls sollte in der weiteren Betrachtung der aus Gründen der Schulwegsicherung durchgängig links geführte Radweg weiter beobachtet werden.

Ein öffentliches Gefahrenpotential besteht durch die sich kreuzenden Verkehre im Bereich der Discounter oder sonstigen Geschäfte mit regem Kundenverkehr entlang des diesen Bereich betreffenden Streckenabschnittes der Alten Heerstraße.

Frage 4:

Welche konkreten Ursachen für Unfälle mit Radfahrer/innenbeteiligung, bei denen das Verschulden nicht bei der/dem Radfahrer/in lag (60 %), sind der Verwaltung bekannt?

Antwort:

Die bereits unter Ziffer 1 ausgeführte detaillierte Betrachtungsweise für das Jahr 2010 zeigt bereits auf, dass die Unfallzahlen relativ zu betrachten sind. Jedoch sind die Zahlen des Jahres 2010 noch nicht ausreichend aussagekräftig genug, um im Hinblick auf einen längeren Betrachtungszeitraum Schwerpunkte setzen zu können. Diese Art der differenzierteren Betrachtungsweise hat erst mit Beginn des Jahres 2010 eingesetzt, da im Rahmen der kommunalen Sicherheitskonferenz zwischen der Stadt Sankt Augustin und der Kreispolizeibehörde ein Schwerpunkt der Zusammenarbeit in der Bekämpfung der Radfahrerunfälle gesetzt worden ist. In der Regel ist ein 3-Jahres-Zeitraum als Basis für belastbarere Zahlen heranzuziehen. Allein das Heranziehen der Verunglücktenhäufungszahl (Verhältnis der konkret verunglückten Radfahrer multipliziert mit 100.000 Einwohnern, dividiert durch die konkrete Einwohnerzahl der Kommune) stellt zwar einen eigenständigen Vergleichswert dar, berücksichtigt aber weder die tatsächliche Anzahl von Radfahrbewegungen im Stadtgebiet pro Jahr noch die tatsächliche Kilometerleistung. Würde man die Zahl der tatsächlich gefahrenen Fahrradkilometer erheben können und diese ins Verhältnis zu Unfällen setzen können, wäre das Ergebnis möglicherweise ein ganz anderes, da aber dieser statistische Wert belastbar nicht zu erheben ist, obwohl diese Aussagekraft bedeutend höher wäre, muss man es beim Vergleich bei den absoluten Zahlen belassen, die jedoch einerseits, wie bereits unter 1. dargestellt, durchaus relativiert betrachtet werden müssen und andererseits in keinem Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung des Rad-

verkehrswegenetzes stehen.

Frage 5:

Welche Schwerpunkte bei bestimmten Personengruppen (bspw. Kinder, Schüler/innen, Jugendliche, Erwachsene, Senior/innen, Männer/Frauen, etc.) werden aus eigenen Erkenntnissen der Verwaltung oder aus der Statistik der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis erkennbar?

Antwort:

Wie die Verkehrsunfallstatistik der Kreispolizeibehörde für das Jahr 2010 ausweist, unterliegen die Unfallzahlen in einzelnen erhobenen Altersgruppen wie „Kinder“ (unter 15 Jahre), „Jugendliche“ (15 – 17 Jahre), „junge Erwachsene“ (18 – 24 Jahre) und „Senioren“ (65 Jahre und älter) jährlichen Schwankungen, so dass Schwerpunkte hierbei nicht erkennbar sind.

Der Personenkreis von 25 bis 64 Jahren unterliegt demzufolge keiner besonderen Überwachung, ebenso erfolgt wegen der Geringfügigkeit der Vorfälle kein weiteres Herunterbrechen der Zahlen auf die Ebene der einzelnen Polizeiwachen und die von dort betreuten Kommunen.

Frage 6:

Welche allgemeinen und welche spezifisch auf den lokalen Einzelfall zielenden Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im städtischen Radverkehr sieht die Verwaltung für die nahe Zukunft vor (bspw. Hinweisschilder, bauliche Maßnahmen, Gesamtgestaltungsmaßnahmen, Wegeführung, etc.)? Wann sollen die Maßnahmen umgesetzt werden? Gibt es dafür eine Priorisierung?

Antwort:

Wie bereits unter Punkt 4 berichtet, besteht ein Schwerpunkt im Bereich der Kommunalen Sicherheitskonferenz darin, die Gründe für Radfahrurfälle zu erfassen, die auffälligen Örtlichkeiten zu untersuchen mit dem Ziel mögliche Defizite zu erkennen, um damit die Zahl der Radverkehrsunfälle zu reduzieren.

Darüber hinaus wurde im Jahre 2009 erstmals eine Radverkehrsschau durch die Straßenverkehrsbehörde durchgeführt. Für das Jahr 2012 ist eine weitere in der Planung. Bei dieser Veranstaltung wird neben den bekannten Schwerpunkten auch das gesamte Radwegenetz mit dem Rad bereist, um mögliche Missstände erkennen zu können. Bei diesen Terminen ist auch eine Vertreter des ADFC zugegen.

Frage 7:

Wird die Verwaltung anlässlich der Planungen zur Zentrumsumgestaltung die Radwegführungen ins Zentrum detailliert dahingehend untersuchen, ob der zu erwartende zusätzliche Radverkehr sicher und komfortabel abgewickelt werden kann? Wenn ja: In welcher Form soll das geschehen?

Antwort:

Aufbauend auf den Verkehrsentwicklungsplan sowie die Erkenntnisse aus den Verkehrsuntersuchungen zur Zentrumsentwicklung und den „Masterplan Urbane Mitte“ wird die Verwaltung das bestehende Radverkehrsnetz überprüfen und in Teilberei-

chen ergänzen. Dabei sollen auch die seit der Einführung der Fahrradwegweisung hinzugekommenen Verbindungen im Zentrumsbereich in das Wegweisungskonzept aufgenommen werden. Die Fragen der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen und der Verkehrssicherheit werden auf der Grundlage der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen bearbeitet.

Frage 8:

In welchem Maße zieht die Verwaltung neue Entwicklungen im Radverkehr, wie bspw. der zunehmende Anteil an E-Bikes, Pedelecs u. Ä. in ihre Überlegungen zur Verbesserung der Situation ein?

Antwort:

Grundsätzlich stellen die mit Elektromotor ausgerüsteten Fahrräder keine anderen Ansprüche an die Infrastruktur als herkömmliche Fahrräder ohne Hilfsmotor. Durch das relativ hohe Preisniveau dieser Fahrzeuge gewinnt allerdings der Aspekt des sicheren Abstellens an Bedeutung. Fahrradständer sollten die Möglichkeit bieten, den Rahmen mit am Ständer anzuschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Schumacher