

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Doris Baitinger (SPD) Stadtrat Michael Zeh (SPD) vom: 22.09.2009 eingegangen: 08.10.2009	Gremium:	6. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	15.12.2009 214 35 öffentlich Dez. 6
Entwicklung des Radverkehrs		

Wie haben sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern, insbesondere an den bisherigen Unfallschwerpunkten, in den letzten Jahren entwickelt?

Ein wichtiger Bestandteil des 20-Punkte-Programms ist die Senkung der Unfallzahlen mit Schwerverletzten Radfahrern um 25 % bis zum Jahr 2010. Dieses Ziel wird voraussichtlich nicht erreicht werden. Die Unfallzahlen und die Zahl Leicht- und Schwerverletzter Fahrradfahrer stagnieren auf hohem Niveau.

Jahr	polizeilich gemeldete Radunfälle	verletzte Radfahrer	schwer verletzte Radfahrer
2003	523	447	82
2004	498	435	74
2005	547	481	70
2006	581	502	95
2007	579	498	86
2008	557	495	92

Eine Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung liegt vor, sobald im vorangegangenen 3-Jahreszeitraum mindestens 5 Fahrradunfälle registriert wurden. 2006 bestanden 36 Unfallhäufungsstellen. An diesen Stellen ereigneten sich etwa 20 % aller Radunfälle. Im Jahr 2009 bestanden nur noch 15 Unfallhäufungsstellen, an denen sich etwa 10 % aller Radverkehrsunfälle ereigneten. Darunter befinden sich 4 neue Unfallhäufungsstellen.

Durch Planung und Umbau konnten zahlreiche Unfallhäufungsstellen entschärft werden, beispielsweise die Autobahnabfahrt Karlsruhe-Mitte von Frankfurt kommend oder die Einmündung Viktoriastraße/Reinhold-Frank-Straße. An der Einmündung Stephanienstraße/Kaiserplatz und der Abzweigung Michelinstraße/Am Entenfang haben sich seit den Umbaumaßnahmen keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung mehr ereignet. Allen Maßnahmen war gemeinsam, dass die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessert wurden und die Geschwindigkeit des ein- bzw. abbiegenden Kfz-Verkehrs durch bauliche Maßnahmen reduziert wurde.

Die Analyse der Radverkehrsunfälle der Jahre 2003-2005 hat ergeben, dass es sich bei rund 40 % der Unfälle um den Unfalltyp „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ handelt. Auf diesen Unfalltyp wird in den laufenden Radroutenplanungen eingegangen. Viele Unfalltypen lassen sich jedoch nicht durch punktuelle Umbaumaßnahmen beseitigen: So war bei etwa 20 % der Unfälle das Radfahren in Gegenrichtung die Ursache und laut der Bundesanstalt für Straßenwesen könnten etwa 25 % der Radunfälle vermieden werden, würde vom Kfz-Verkehr die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten.

Die Stadtverwaltung ist daher angewiesen, durch eine geeignete Kampagne auf die Unfallsituation im Radverkehr zu reagieren. Um eine Polarisierung zwischen den Verkehrsteilnehmern zu vermeiden, sollte sich eine solche Kampagne jedoch nicht allein an eine einzelne Gruppe von Verkehrsteilnehmern richten. Von solchen Überlegungen ausgehend, hat beispielsweise Münster eine allgemeine Kampagne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt und sein Hauptaugenmerk auf eine wesentliche Unfallursache, den fehlenden Schulterblick bei allen Verkehrsteilnehmern, gerichtet. Die „Karlsruher Kampagne“ soll im Frühjahr 2010, zu Beginn der Radsaison starten.

Wie hat sich der Anteil der Fahrradfahrer am gesamten Verkehrsaufkommen entwickelt?

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr wird routinemäßig alle 10 Jahre im Rahmen einer Haushaltsbefragung festgestellt. Turnusmäßig findet die nächste Haushaltsbefragung im Jahr 2012 statt. Bis dort hin liegen keine belastbaren Zahlen hinsichtlich des Anteils der Radfahrer vor.

Bei den meisten Neuplanungen werden Vorher- und Nachherzählungen vorgenommen. So stieg die Zahl der Radfahrer im Zirkel nach Einrichtung der Cityroute Nord von 3.500 auf 5.200 Radler pro Tag, ein Zuwachs von fast 50 %. In der Rheinstraße stieg die Zahl der Radfahrer nach Einrichtung des Angebotsstreifens ebenfalls um fast 50 % (von ca. 800 auf etwa 1.150 Radler pro Tag).

Diese Zahlen belegen, dass die neuen Radverkehrsanlagen vom Radverkehr gut angenommen werden. Sie lassen allerdings keine Aussage darüber zu, ob es sich um einen möglichen Zuwachs im Radverkehr oder um eine örtliche Verlagerung handelt.

Um einen Hinweis auf die allgemeine Entwicklung im Radverkehr zu erhalten, wird jährlich die Zahl der Radfahrer auf der Weiherfeldbrücke gezählt. Diese Brücke stellt für den Radverkehr die kürzeste Verbindung von Weiherfeld zur Innenstadt dar, alle anderen Wege wären mit einem Umweg verbunden. Hier stieg beispielsweise die Zahl der täglichen Radfahrer von 3.200 im Jahr 2007 auf 4.100 im Jahr 2008. Ursache hierfür könnten unter anderem auch die hohen Spritpreise im Jahr 2008 gewesen sein. Allerdings wurde durch eine Wiederholungszählung im Jahr 2009 diese hohe Zahl an Radfahrern bestätigt.

Haben sich in den letzten Jahren neue Unfallschwerpunkte herausgebildet?

(siehe 1.)

Wie beurteilt die Stadt die Situation durch die Entwicklung der Radverbindungen insgesamt?

Insgesamt beurteilt die Verwaltung den eingeschlagenen Weg zur Umsetzung des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs positiv. Durch den Gewinn der Werbekampagne „Kopf an. Motor aus.“ beim bundesweiten Wettbewerb „Emissionsfreie Mobilität in Städten“ erfuhr Karlsruhe auch von außen eine Bestätigung für seinen eingeschlagenen Weg. Im Herbst 2010 wird die vom Bundesverkehrsministerium initiierte 4. bundesweite Fahrradkommunalkonferenz in Karlsruhe stattfinden, eine weitere Anerkennung der Fahrradstadt Karlsruhe.

Um die im 20-Punkte-Programm festgelegten messbaren Ziele und konkreten Maßnahmen bis zum Jahr 2015 zu erreichen bzw. umzusetzen sind im Bereich „Unfallgeschehen“ noch erhebliche Anstrengungen notwendig. Bei Planung und Bau von Radrouten hängt der Fortschritt auch davon ab, in welcher Höhe finanzielle und personelle Mittel zur Verfügung stehen.

Regelmäßige Berichterstattung erfolgt in den jeweiligen Radlerforen.

Zusätzlich kann den Fraktionen und den Stadträtinnen und Stadträten auf Wunsch die Broschüre „Aspekte der Stadtplanung Nr. 28, Materialien zum Verkehr in Karlsruhe, Radverkehr“ zugesandt werden.