

Hintergrundinfos für ein Pressegespräch zu den Unfallschwerpunkten

Heinz Felderhoff, Kurt Gramlich

07.08.2020

- Präsentation “Unfallschwerpunkten unter der Lupe”
- Überblick Unfallentwicklung 2015 - 2019
- Unfalltyp 243 und 244
- Hintergrund Material
 - Vermeintlich sichere Radwege
 - Erlass Unfallkommission
 - Unfalltypen-Liste
 - Nudelfotos
- Alle Materialien können Sie als PDF bekommen

1 Unfallhäufungsstellen Stadtgebiet Gütersloh

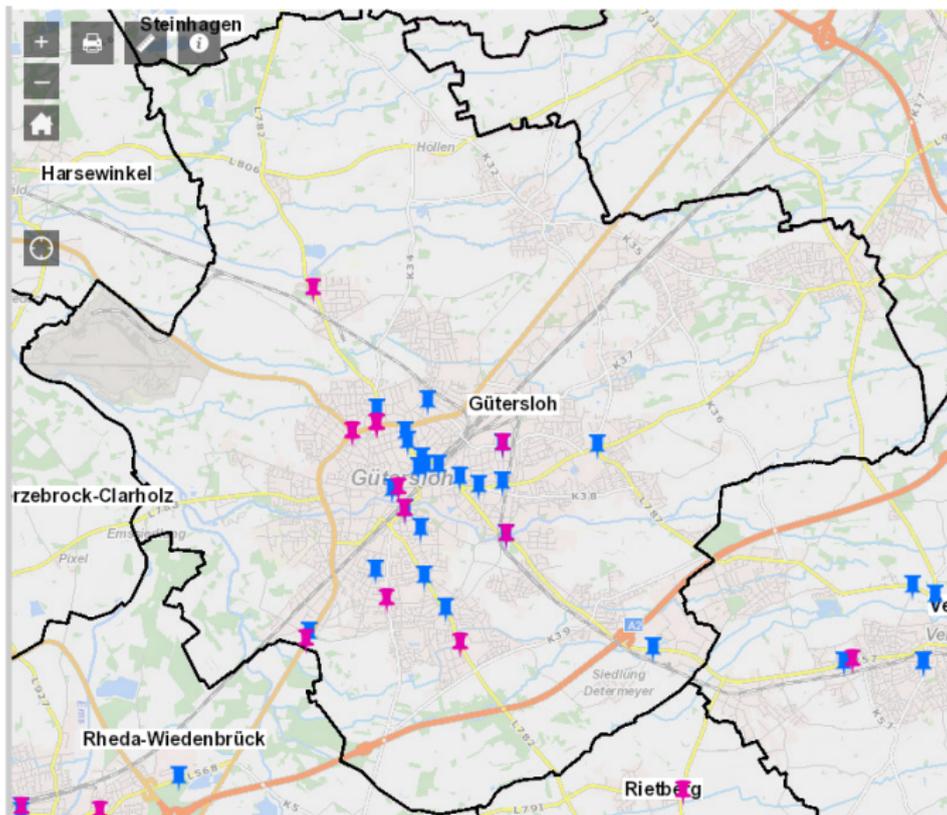
Legend

Unfallhäufungsstellen
2019

2019

Unfallhäufungsstellen
2018

2018



2 Was genau wurde untersucht?

- 2019 gab es 2732 gemeldete Verkehrsunfälle auf dem Gebiet der Stadt Gütersloh.
- Bei 276 Unfällen waren Radfahrende betroffen (ca. **10 Prozent**).
- Die Kreis-Polizeibehörde hat 22 Unfallschwerpunkte im Unfallbericht 2019 angegeben.
- Wir haben diese 22 Unfallschwerpunkte analysiert.
- An diesen Unfallschwerpunkten haben sich 117 Unfälle ereignet (ca. **4 Prozent** aller Unfälle).

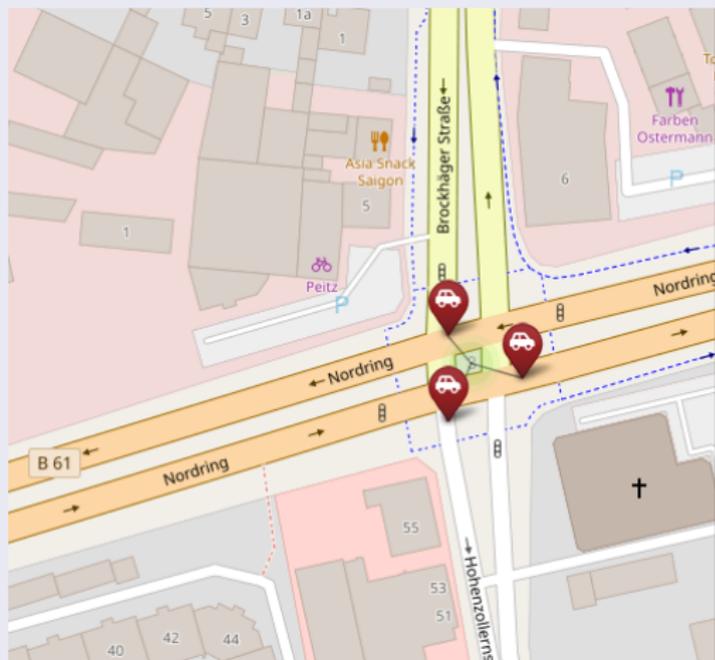
2.1 Beispiel Kreispolizei: B61 x Brockhäger Str.

Fahrradbeteiligung



2.2 Beispiel AG Verkehrswende: B61 x Brockhäger Str.

Fahrradbeteiligung



- Leichtverletzte als Cluster
- Alle als Cluster
- Bus als Cluster
- LKW als Cluster
- Fußgänger als Cluster
- Fahrrad als Cluster
- Tiere als Cluster
- Unfalltyp 243 als Cluster
- Unfalltyp 244 als Cluster
- Fahrrad-Beteiligung als Cluster
- Neuenkirchener Straße - 99 : 0 : 2 : 22
- Neuenkirchener Straße als Cluster
- Carl-Bertelsmann-Straße - 120 : 0 : 4 : 26
- Carl-Bertelsmann-Straße als Cluster
- Westring - 70 : 0 : 3 : 19
- Westring als Cluster
- Franz-Birkhan-Ring - 14 : 0 : 0 : 5
- Franz-Birkhan-Ring als Cluster
- Wiedenbrücker Straße - 58 : 0 : 1 : 14
- Wiedenbrücker Straße als Cluster

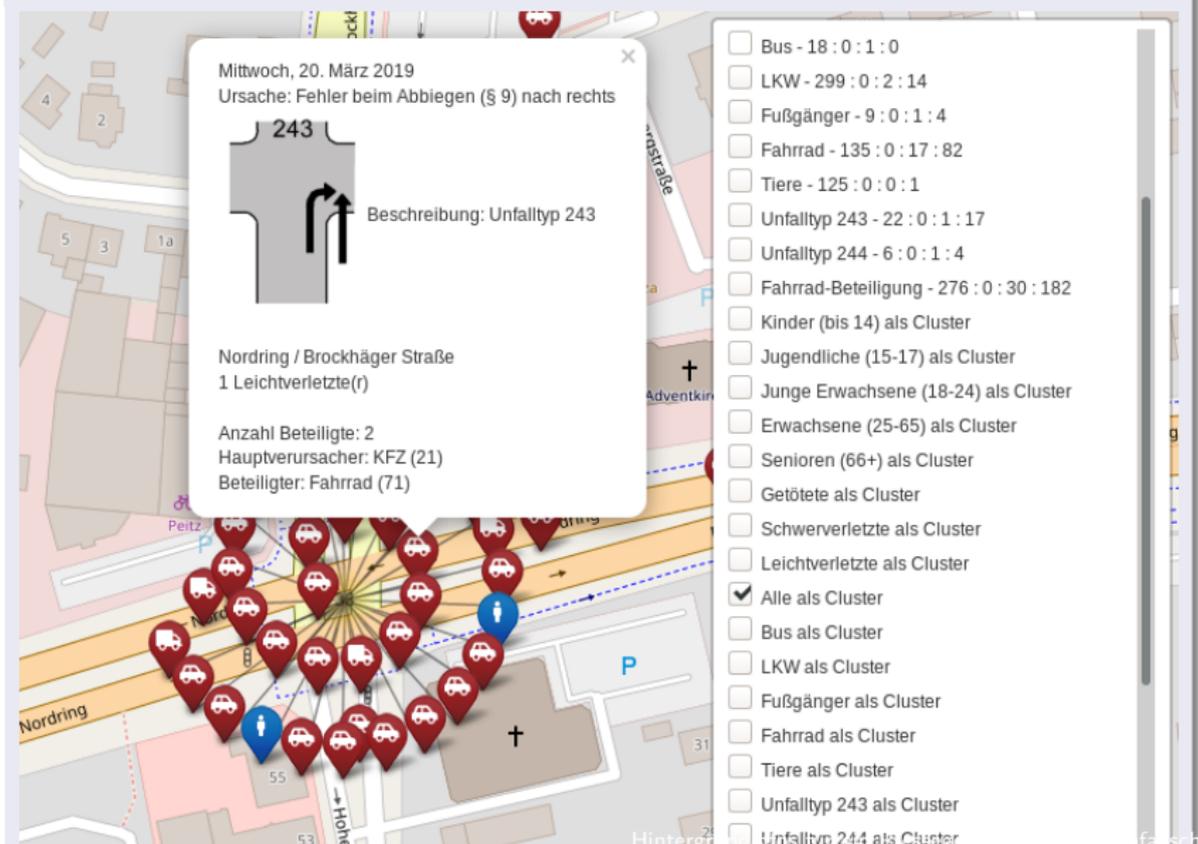
2.3 Beispiel AG Verkehrswende: B61 x Brockhäger Str.

Schwerpunkt aus unserer Sichtweise



2.4 Beispiel AG Verkehrswende: B61 x Brockhäger Str.

Detail aus dem Cluster



3 Was ist das Ergebnis?

- Diese Unfallhäufungsstellen genauer anzuschauen, hat neue Erkenntnisse gebracht.
- An 21 von 22 Unfallschwerpunkten waren Radfahrende beteiligt.
- Das sind **95 Prozent der Unfallschwerpunkte.**
- 106 Radfahrende wurden bei den 117 Unfällen verletzt.
- Das sind **90 Prozent.**
- Die 106 verletzten Radfahrenden an den Unfallhäufungsstellen entsprechen **38 Prozent aller Unfälle mit Radbeteiligung.**

4.1 Wie wird das interpretiert?

- Wir erkennen daran, dass die Infrastruktur für Radfahrende **nicht sicher** ist.

Schon 2015 hat unsere Analyse gezeigt, dass sich 80 Prozent aller Unfälle **innerhalb** der Stadt Gütersloh zwischen einem Auto und einem Radfahrenden auf den Radwegen ereignen, nicht auf der Fahrbahn.

- Die Radwege in Gütersloh täuschen Radfahrenden Sicherheit vor, objektiv sicherer sind sie auf der Fahrbahn.

Eine hohe Anzahl der Unfälle zwischen Auto und Radfahrenden sind abbiegende Autofahrende, die den Radfahrenden auf seinem "Sonderweg" Radweg nicht wahrgenommen haben.

4.2 Mehr Radwege bedeuten nicht mehr Sicherheit

- Die oft genannte Forderung nach neuen Radwegen **innerhalb** der Stadt entbehren einer objektiven, wissenschaftlichen Grundlage.
- Die subjektive gefühlte Sicherheit der radelnden Person auf einem Radweg ist eine objektive Gefahr für diese Person.
- Eine Verminderung der Gefahren könnte durch Reduzierung der Geschwindigkeiten und gemeinsame Nutzung der Fahrbahn erreicht werden.
- Gerade an den Unfallhäufungsstellen ist zu beobachten, dass die Radfahrenden fast immer Radwege, Gehwege oder Fußgängerüberwege benutzt haben.
- Die Verbesserungsmaßnahmen der Unfallkommission gehen hier in die falsche Richtung. Meist hat das Auto Priorität bei den getroffenen Maßnahmen, zu Fuß Gehende und Radfahrende werden benachteiligt (Stummelradweg, Bettelampel).

5.1 Lösungsvorschläge

- Sachverstand der Verbände ADFC und VCD einbeziehen

Wir schlagen vor, dass sich die Unfallkommission den Sachverstand der Radverkehrs-Verbände zu Nutze macht und zu ihren Sitzungen Vertreter/-innen von ADFC und VCD einlädt.

- Tempo rausnehmen und damit Leben und Gesundheit schützen

Wie viele Städte und Dörfer z.B. in Baden-Württemberg an der Bundesstraße 10 zeigen, ist eine Begrenzung auf Tempo 30 möglich. Es gilt die **gleiche Straßen-Verkehrs-Ordnung**. Oft wird die Begrenzung mit dem Überschreiten der Lärm-Emissions-Grenzen begründet, was auch in Gütersloh an vielen Stellen, insbesondere an der B61 gegeben ist.

5.2 Lösungsvorschläge

- Lärm und Unfallgefahren verringern

Seit langem fordern BI Energiewende und AG Verkehrswende, die Sondererlaubnis Tempo 70 km/h auf der B61 zu streichen, Tempo 50 tagsüber und nachts Tempo 30 km/h anzuordnen und zu kontrollieren.

Hierzu ist die Gütersloher Straßenverkehrsbehörde trotz mehrfacher Aufforderung nicht bereit und bleibt bei Ihrer einseitigen Auslegung.

- Öffentliche Flächen neu verteilen

Durch plötzlich sich öffnende Türen, versperrte Sichtdreiecke und zugeparkte Fuß- und Radwege stellen auch stehende Fahrzeuge eine Gefahrenquelle im öffentlichen Raum dar.

- Ebenerdige Parkplätze sollten nach Grundstückspreisen bewirtschaftet und nicht weiter von der Allgemeinheit subventioniert werden.

5.3 Ergebnis: Die Verkehrswende ist dringend!

- Die gegebene Infrastruktur und Flächenverteilung ist klimaschädlich. Sie unterstützt den motorisierten Individualverkehr.
- Zu Fuß Gehende und Radfahrende sind weiter benachteiligt und hohen Gefährdungen ausgesetzt.
- Wir brauchen dringend eine echte Verkehrswende!
- Der fließende Verkehr sollte nicht durch die Innenstadt geführt werden.
- Die Dringlichkeit der Verkehrswende ist ebenso durch die kommende Klimakatastrophe gegeben.

6. Quellenangaben

- Eigene Auswertungen der Daten der Kreis-Polizei Gütersloh. Seit 2015 werten wir die Unfalldaten aus und stellen sie für alle Kommunen des Kreises Gütersloh und den Kreis Gütersloh zusammen.
- Aktuelle Daten Stadt Gütersloh 2019:
 - <https://fee-owl.de/unfaelle/city/guetersloh/accidents/2019/>
- Alle Kommunen Kreis Gütersloh 2015 bis 2019
 - <https://fee-owl.de/unfaelle/>
 - Bedienungsanleitung für die Karte siehe: <https://wiki.fee-owl.de/UnfallAnalyse>
- Neu:
 - <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

7. Dank

- Dank an die Verkehrswende AG der Bürgerinitiative Energiewende, an Projektkoordinator Kurt Gramlich und Debian-Entwickler Jonas Smedegaard, André B. und Benedikt W. für die Unterstützung.
- Dank an das Team von Openstreetmap.
- Dank an das Team von Debian, das Freie Software entwickelt und pflegt.
- Dank an die vielen Anregungen von Meinolf K. und Heinz F. zum Einstieg in die Unfallanalyse.
- Nicht zuletzt Dank an die Polizeibehörde des Kreises Gütersloh für die Kooperation.

Das Programm “lesser” ist Freie Software und steht für alle Interessierten zur Verfügung. Wir hoffen, dass unsere Ergebnisse dazu beitragen, strukturelle Unfälle in Zukunft zu vermeiden.

8. Unfallatlas Statistikportal

Unfälle mit Fahrradbeteiligung

