

VCD Hintergrund

VCD Städtecheck Verkehrssicherheit



Inhalt

Verkehrssicherheit - kein Grund zur Entwarnung	3
Der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« 2010	3
Die Methodik.....	4
Die Ergebnisse im Überblick	6
Die Ergebnisliste mit Übersichtskarte	7
Beispiele	10
Fazit / Empfehlungen	17
Anhang	18
Impressum	21

Verkehrssicherheit – kein Grund zur Entwarnung

In den letzten fünf Jahren ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland konstant gesunken. Trotzdem fordern Verkehrsunfälle unter allen Unfallarten bundesweit noch immer die meisten Todesopfer unter den Fünf- bis 55jährigen¹. Und trotz rückläufiger Verunglücktenzahlen² in den vergangenen fünf Jahren, verunglückten im Jahr 2009 bundesweit im Durchschnitt immer noch 1.100 Menschen jeden Tag im Straßenverkehr.

Dieses Risiko spiegelt sich auch in einem subjektiven Unsicherheitsgefühl wieder. So haben z.B. viele Eltern Angst, ihre Kinder alleine auf die Straße zu schicken, und ältere Menschen sind im Straßenverkehr schnell verunsichert. Verkehrssicherheit bleibt dadurch ein Thema, welches das Leben in Städten und Dörfern stark beeinflusst und beeinträchtigt. Dazu kommt, dass die reale Verkehrssituation in vielen deutschen Städten nicht so sicher ist, wie die bundesweiten Zahlen suggerieren.

Der VCD vertritt seit Jahren das umfassende Konzept »Vision Zero«, das in der Verkehrssicherheit eine gesellschaftliche Aufgabe sieht, die alle Akteure einbezieht. Mit diesem Konzept gibt es in einigen europäischen Ländern schon gute Erfolge, und auch in Deutschland finden sich inzwischen immer mehr Befürworter. Trotzdem herrscht auf deutschen Straßen vielerorts ein Verkehrsklima, das Verantwortung und gegenseitige Rücksichtnahme oft vermissen lässt. Der VCD hat sich deshalb vorgenommen, das Thema Verkehrssicherheit neben der gezielten Lobbyarbeit auch stärker in die öffentliche Diskussion zu tragen - und zwar dort, wo die Menschen Sicherheit und Unsicherheit am stärksten erleben: in Stadt und Gemeinde. Aus dieser Intention ist der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« entstanden.

Der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« 2010

In diesem Jahr geht der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« in die erste Runde. Er wirft ein wachsames Auge auf die Verkehrssicherheit in deutschen Großstädten. Dabei wurden sowohl die absoluten Verunglücktenzahlen berücksichtigt, als auch die durchschnittliche Veränderung der letzten fünf Jahre untersucht.

Wie sicher der Straßenverkehr in einer Stadt ist, hängt vom Engagement der Städte, aber auch von sehr vielen strukturellen Kriterien ab: von der Größe, der Zahl der Einwohner, den Einpendlern, der Stadtstruktur, dem Modal Split, dem Anteil an Hauptverkehrsstraßen, dem Geschwindigkeitsniveau und vielem mehr. Der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« ist deshalb kein Ranking, in dem die sicherste Stadt Deutschlands gekürt wird. Vielmehr ist er ein Instrument, um anhand statistischer Kennziffern zu beobachten, wie sich die Verkehrssicherheit in den einzelnen Städten entwickelt - und zwar im Rahmen der jeweiligen Möglichkeiten vor Ort.

Mit den Ergebnissen will der VCD die Diskussion in den Städten anregen, sie in ihren Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit unterstützen, gute Beispiele publik machen und dort mahnen, wo die Bemühungen verstärkt werden müssen. Die Städte sollen anhand der Einstufung Handlungsbedarf erkennen und in ihrem Engagement unterstützt werden.

¹Statistisches Bundesamt, 2010: Fachserie 12, Reihe 4. Gesundheit, Todesursachen in Deutschland, 2008.

²Ausnahme das Jahr 2007

Die Methodik

Im ersten Durchgang beschränkt sich der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« auf Großstädte mit über 100.000 Einwohnern, weil hier die Datenlage am besten ist. Das Gemeindeverzeichnis der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder³ verzeichnet aktuell 81 Großstädte mit über 100.000 Einwohnern. Für diese Städte wurden für die Jahre 2004 bis 2008 die Angaben aus der Regionaldatenbank genutzt⁴. Für 2009 wurde der aktuellste Monatsbericht der Fachserie 8 des Statistischen Bundesamtes zur Verkehrssicherheit ausgewertet⁵. Da in diesem Bericht nach Angaben des Statistischen Bundesamtes⁶ noch vorläufige Daten enthalten sein können, kann es zu leichten Abweichungen kommen, die aber die Gesamteinstufung nicht beeinflussen. Die Daten des Statistischen Bundesamtes wurden bei elf Städten durch Angaben aus den statistischen Landesämtern bzw. den Städten selbst ergänzt, weil zum einen bis 2008 nicht alle Großstädte in der zentralen Statistik geführt wurden und zum anderen die zentralen Daten im Falle von Hannover und Saarbrücken vom Stadtgebiet abweichen. Zur Vertiefung wurden mittels Internetrecherche und Telefoninterviews ergänzende Angaben für die ausgewählten Beispielstädte recherchiert.

Die z.T. sehr dramatischen persönlichen Folgen für die bei Verkehrsunfällen Verletzten wurden in der Vergangenheit in der Öffentlichkeit kaum berücksichtigt. Das Konzept »Vision Zero« hat aber die persönliche Unversehrtheit und nicht nur den Tod bei Verkehrsunfällen im Fokus. Diese Sicht findet immer mehr Akzeptanz. Das widerspiegelt sich u.a. in der deutschen Position zum geplanten 4. Europäischen Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit, zumindest die Schwerverletzten in den Zielsetzungen für Verkehrssicherheit mitzuberechnen⁷. Der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« betrachtet deshalb alle Verunglückten, d.h. sowohl die im Straßenverkehr Getöteten, als auch die Schwer- und Leichtverletzten. Aufgrund der Datenlage bezieht sich der VCD Städtecheck auf die Definitionen, die der amtlichen Statistik bisher zugrunde liegen. Als getötet gilt danach jede Person, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt. Als schwerverletzt gilt jede Person, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wird⁸.

Die Grundeinstufung: Entwicklung in den letzten fünf Jahren

In der Verkehrssicherheitsarbeit wird meist mit den absoluten Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten argumentiert oder eine Verunglücktenhäufigkeitszahl bezogen auf 100.000 Einwohner angegeben. Auf Europäischer Ebene wird im Zuge des 4. Europäischen Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit das Ziel diskutiert, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten im Zeitraum 2010 bis 2020 um 40% zu reduzieren. Erstmals wird gefordert, dieses Ziel auch auf die Schwerverletzten zu beziehen. Im Städtevergleich berücksichtigen die absoluten Verunglücktenzahlen und die Verunglücktenhäufigkeitszahlen nicht ausreichend, dass die Ausgangssituation in den Städten sehr unterschiedlich ist.

Der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« betrachtet deshalb in Anlehnung an die Europäischen Zielvorgaben vorrangig die Entwicklung der Verunglücktenzahlen. D.h., für jede Stadt wurde die Entwicklung der Verunglücktenzahlen in den letzten fünf Jahren im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten betrachtet. Die Grundeinstufung erfolgte anhand des Mittelwertes der prozentualen Veränderung der letzten fünf Jahre bezogen auf das jeweilige Vorjahr⁹.

³Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Gemeindeverzeichnis GV 2000, Gebietsstand 31.12.2009.

⁴Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Regionaldatenbank, Tabelle 302-11-4.

⁵Statistisches Bundesamt, 2010: Fachserie 8 Reihe 7. Verkehr, Verkehrsunfälle, Dezember 2009.

⁶Herr Kraski, Statistisches Bundesamt, 18.06.2010.

⁷www.bundesrat.de/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/09-04-22-23-VMK/09-04-22-23-bericht-bmvbs-4-4,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/09-04-22-23-bericht-bmvbs-4-4.pdf

⁸Statistisches Bundesamt, 2010: Fachserie 8 Reihe 7. Verkehr, Verkehrsunfälle, Dezember 2009.

⁹Also (2005-2004)*100/2004 addiert für alle Jahre bis 2009 gemittelt auf fünf Jahre

Mit dem Fünfjahresmittel wird der Tatsache Rechnung getragen, dass sowohl die Getöteten- als auch die Verletztenzahlen in den einzelnen Städten sehr stark schwanken. Einzelne Jahresdaten sind deshalb nur sehr eingeschränkt aussagekräftig. Ein Fünfjahresmittel gleicht statistische Abweichungen zwar nicht endgültig aus, ist aber ein pragmatisches Vorgehen, um den Aufwand in Grenzen zu halten. Die genaue Analyse der Einzeljahreswerte half, methodischen Fehlern bei der Einschätzung vorzubeugen. So wurde z.B. die Stadt Neuss aus der Wertung genommen, da aufgrund eines außergewöhnlichen Einzelwertes im Jahr 2004 ein verzerrtes Ergebnis entstanden wäre.

Die Kategorien

Im »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« wurden alle Städte grün eingestuft, die gemittelt über die letzten fünf Jahre eine überdurchschnittliche Abnahme bei den Verunglückten erreichten.

Gelb eingestuft wurden alle Städte die in den vergangenen fünf Jahren im Mittel nur eine unterdurchschnittliche Reduzierung der Verunglücktenzahlen erzielen konnten.

Die Städte, in denen die Zahl der Verunglückten in den letzten fünf Jahren im Mittel zugenommen hat, wurden mit rot bewertet.

Zusatzbewertung: mittlere Verunglücktenquote je 10.000 Personen WB¹⁰

Die Erfahrung unter anderem im europäischen Vergleich zeigt, dass es für Länder mit verhältnismäßig niedrigen Verunglücktenzahlen, die schon viele Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffen haben, vergleichsweise schwierig ist, hohe Reduktionsraten zu erreichen. Länder, die bisher noch nicht viele Maßnahmen unternommen haben und deren Verunglücktenzahlen entsprechend hoch sind, haben hingegen ein hohes Potential, Ihre Jahreswerte zu reduzieren. Da diese Tendenz auch auf kommunaler Ebene zutreffen kann, wurde als Zusatzkriterium die durchschnittliche Verunglücktenquote je 10.000 Personen Werktagsbevölkerung (WB) berücksichtigt¹¹. Die Werktagsbevölkerung, die sich aus der Einwohnerzahl und den Einpendlern zusammensetzt, wurde gewählt, weil sie bessere Rückschlüsse auf das reale Verkehrsaufkommen einer Stadt zulässt, als die Einwohnerzahl alleine. So erhöht sich z.B. in Mühlheim die Einwohnerzahl durch die täglichen Einpendler um bis zu 94 Prozent. Der Durchschnitt der 81 Städte liegt bei einem Plus von 26 Prozent. Die Pendlerstatistik beruht auf Angaben des Statistischen Bundesamtes, ergänzt durch die Landesstatistiken¹².

¹⁰WB = Werktagsbevölkerung

¹¹auch hier wieder im Mittel 2004 bis 2009

¹²Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Regionaldatenbank, Tabelle 254-04-4. Statistisches Amt Saarland. Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Landesdatenbank NRW, Tabelle 19321-06i. Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN): Online Regionaldatenbank, Tabelle K70A2021. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Struktur- und Regionaldatenbank.

Die Ergebnisse im Überblick

Erfreulich ist, dass in drei Städten im vergangenen Jahr kein Mensch im Straßenverkehr gestorben ist. Pforzheim, Trier und Reutlingen erreichten das Ziel: Null Verkehrstote!

Trotzdem stellt sich die Verkehrssicherheit in deutschen Großstädten nicht immer positiv dar, da die Situation im Gegensatz zu den bundesweiten Zahlen, sehr heterogen ist. Keine der 81 Städte hat es in den vergangenen fünf Jahren geschafft, die Verunglücktenzahlen konstant, d.h. ohne Ausnahme, jedes Jahr zu verringern.

Lediglich bei elf Städten ist eine deutliche Konstanz zu erkennen, d.h. die Verunglücktenzahlen gehen bis auf eine Abweichung in den letzten fünf Jahren konstant zurück. Bei den meisten Städten schwanken die Verunglücktenzahlen im Gegensatz zur Bundesstatistik. 20 Städte weisen gemittelt über die letzten fünf Jahre sogar eine Zunahme der Verunglücktenzahlen auf. Im Durchschnitt der 81 Städte wurde eine mittlere jährliche Abnahme von -1,15 Prozent erreicht. Die Spannbreite erstreckt sich von einer mittleren jährlichen Abnahme von -7,14 Prozent bis zu einer Zunahme von +5,47 Prozent. Die Verunglücktenquote für die Einwohner liegt im Mittel der 81 Städte bei 53 Verunglückten je 10.000 Einwohnern (EW). Der Wert pendelt von 32 bis 73 Verunglückten je 10.000 EW. Berücksichtigt man neben den Einwohnern auch die Einpendler, liegt der Mittelwert bei 42 Verunglückten pro 10.000 Personen WB. Die besten Werte liegen bei 20 Verunglückten, die schlechtesten bei 58 Verunglückten je 10.000 Personen Werktagsbevölkerung.

Grüner Bereich: positive Entwicklung. Weiter so!

37 Städte wurden mit grün eingestuft. Das bedeutet, sie haben gemittelt über die letzten fünf Jahre überdurchschnittlich hohe Abnahmen bei den Verunglückten erreicht. Von den 37 Städten haben 17 Städte jedoch vergleichsweise hohe Werte bei den Verunglückten je 10.000 Personen Werktagsbevölkerung. Die meisten der 37 Städte (20) weisen zu der positiven Tendenz auch relativ niedrige mittlere Verunglücktenquoten auf. Auf kommunaler Ebene lässt sich also die oft geäußerte These nicht stützen, dass vor allem die Städte mit sehr hohen Verunglücktenzahlen hohe Reduktionsraten haben. Für die Städte im grünen Bereich lässt sich insgesamt eine positive Entwicklung ableiten. Bei neun Städten ist eine deutliche Konstanz in der Abnahme zu verzeichnen. Sie weisen in den vergangenen fünf Jahren nur eine Abweichung auf, in der die Verunglücktenzahlen im Vergleich zum Vorjahr nicht zurückgegangen sind. Bei 26 Städten war 2009 das Jahr mit den geringsten Verunglücktenzahlen der letzten fünf Jahre. Bei 17 Städten war 2004 das Jahr mit den höchsten Verunglücktenzahlen.

Gelber Bereich: Wachsam bleiben!

24 Städte wurden gelb eingestuft, da sie ihre Verunglücktenzahlen gemittelt über die vergangenen fünf Jahre zwar reduzieren konnten, aber nur eine unterdurchschnittliche mittlere Reduzierung von weniger als -1,15 Prozent pro Jahr erreichen. 13 Städte heben sich durch vergleichsweise niedrige Verunglücktenzahlen pro 10.000 Personen Werktagsbevölkerung ab. Bei zwei Städten ist eine deutliche Konstanz in der Abnahme festzustellen. Im gelben Bereich stellt sich die Verkehrssicherheit in den Städten besonders heterogen dar.

Roter Bereich: Achtung, vermehrter Handlungsbedarf!

Bei 20 Städten haben die Verunglücktenzahlen im Mittel der vergangenen fünf Jahre zugenommen. In 18 Städten gab es 2009 mehr Verunglückte als 2004. In vier Städten erreichten die Verunglücktenzahlen 2009 sogar den Höchststand der vergangenen fünf Jahre. Trotz dieser negativen Tendenz weist die Hälfte aller Städte im roten Bereich vergleichsweise niedrige mittlere Verunglücktenquoten je 10.000 Personen WB auf. Insgesamt besteht für alle rot eingestuften Städte jedoch erhöhter Handlungsbedarf.

Die Ergebnisliste mit Übersichtskarte

In der Tabelle ist die Einstufung der Städte in die Kategorien Grün, Gelb und Rot dargestellt. Als Zusatzkriterium ist angegeben, ob die Verunglücktenzahlen je 10.000 Personen WB im Mittel der letzten fünf Jahre über oder unter dem Städtedurchschnitt lagen. In der Karte ist die Zusatzbewertung aus Gründen der Lesbarkeit nur dort angegeben, wo sie von der Grundeinstufung abweicht. Das heißt, bei grün eingestuften Städten werden nur die Städte mit überdurchschnittlich hohen Verunglücktenzahlen je 10.000 Personen WB gekennzeichnet. Bei gelb und rot eingestuften Städten werden die Städte herausgehoben, die vergleichsweise geringe Mittelwerte bei den Verunglückten je 10.000 Personen WB aufweisen.

VCD Städtecheck Verkehrssicherheit



Legende

Pforzheim, Trier und Reutlingen erreichten 2009 das Ziel Null Verkehrstote

- ▼ Achtung! Die durchschnittliche Zahl der Verunglückten hat zugenommen!
- ◻ Wachsam bleiben! Die durchschnittliche Zahl der Verunglückten hat nur geringfügig abgenommen.
- Weiter so! Die durchschnittliche Zahl der Verunglückten hat sich positiv entwickelt.
- Ohne Wertung

Zusatzbewertung (gekennzeichnet sind nur Städte mit gegenläufiger Tendenz zur Grundeinstufung)

- ↓ relativ niedrige durchschnittliche Verunglücktenquote je 10 000 Werktagsbevölkerung
- ↑ relativ hohe durchschnittliche Verunglücktenquote je 10 000 Werktagsbevölkerung

© VCD - Berlin 7/2010 · Eigene Berechnungen auf der Grundlage der Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Unter Nennung der Quelle ist der Abdruck kostenfrei. Unter presse@vcd.org kann eine druckfähige Vorlage angefordert werden.

Städte > 100.000 Einwohnern	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglückten- zahlen	Städte > 100.000 Einwohnern	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglückten- zahlen	Städte > 100.000 Einwohnern	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglückten- zahlen
	2004-2009 > -1,15%		2004-2009 0 bis -1,15%		2004-2009 > 0
Aachen	↑	Berlin		Augsburg	↑
Bergisch Gladbach	↓	Bielefeld	↓	Bonn	↓
Bochum	↓	Braunschweig	↓	Bremen	↑
Bottrop	↓	Bremerhaven	↑	Dresden	↑
Chemnitz	↑	Dortmund	↓	Erfurt	↓
Cottbus	↓	Erlangen	↑	Krefeld	↓
Darmstadt	↑	Essen	↓	Leipzig	↓
Duisburg	↓	Frankfurt am Main	↓	Leverkusen	↓
Düsseldorf	↓	Fürth	↑	Lübeck	↑
Freiburg im Breisgau	↑	Gelsenkirchen	↓	Ludwigshafen am Rhein	↓
Gera	↓	Halle (Saale)	↓	Magdeburg	↑
Göttingen	↑	Hannover	↑	Münster	↑
Hagen	↓	Herne	↓	Nürnberg	↑
Hamburg	↑	Hildesheim	↑	Osnabrück	↑
Hamm	↑	Ingolstadt	↑	Regensburg	↑
Heidelberg	↑	Jena	↓	Rostock	↓
Heilbronn	↓	Kassel	↓	Salzgitter	↑
Karlsruhe	↑	Köln	↑	Siegen	↓
Kiel	↑	Oberhausen	↓	Solingen	↓
Koblenz	↑	Oldenburg	↑	Wuppertal	↓
Mainz	↓	Paderborn	↑		
Mannheim	↓	Potsdam	↓		
Moers	↓	Stuttgart	↓		
Mönchengladbach	↑	Trier	↑		
Mülheim an der Ruhr	↓				
München	↓				
Neuss	↓				
Offenbach am Main	↑				
Pforzheim	↑				
Recklinghausen	↓				
Remscheid	↓				
Reutlingen	↓				
Saarbrücken	↑				
Ulm	↓				
Wiesbaden	↑				
Wolfsburg	↓				
Würzburg	↑				

↓ Fünfjahresmittel Verunglückte je 10.000 Personen WB verhältnismäßig gering < oder = 42
↑ Fünfjahresmittel Verunglückte je 10.000 Personen WB verhältnismäßig hoch > 42

Beispiele

Mit den Basisdaten lassen sich im Überblick Veränderungen der Verkehrssicherheitslage in den 81 deutschen Großstädten darstellen. Da es aufgrund der verschiedenen Ausgangssituationen in den Städten schwierig ist, aus diesen Daten auf die Gründe für die positive oder negative Tendenz zu schließen, hat der VCD in einigen Städten vertiefend nachgefragt. Die folgenden Beispiele sollen einerseits aufzeigen, welche Maßnahmen ergriffen wurden und wie der Erfolg der Maßnahmen von den Kommunen eingeschätzt wird. Andererseits soll auch auf besondere Problemlagen zur Verkehrssicherheit aufmerksam gemacht werden.

Beispiele aus dem grünen Bereich

Bochum

Bochum ist ein Beispiel dafür, wie durch kontinuierliche Zusammenarbeit aller wichtigen Akteure viel für die Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Nach Angaben des Polizeipräsidiums Bochum ist die Wahrscheinlichkeit, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Bochum so niedrig wie sonst nirgendwo in Nordrhein-Westfalen. Bochum nimmt Platz 1 in der Vergleichsliste der Kreispolizeibehörden bei den Verunglücktenhäufigkeitszahlen ein.¹³ Auch im »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« weist Bochum mit einem Mittelwert von 32 Verunglückten pro 10.000 Personen Werktagsbevölkerung überdurchschnittlich niedrige Verunglücktenzahlen auf. Die Verunglücktenzahlen sind mit Ausnahme des Jahres 2007 konstant gesunken. Die mittlere Abnahme in den vergangenen Jahren ist mit -5,27 Prozent deutlich positiv zu bewerten. 2004 lagen die Zahlen deutlich höher als in den nachfolgenden Jahren, und 2009 weist die niedrigsten Verunglücktenzahlen der vergangenen fünf Jahre auf.

Für dieses Ergebnis tut die Stadt Bochum einiges. Die gut eingespielte Zusammenarbeit von Stadt und Polizei ermöglicht es, Probleme schon unterschwellig und frühzeitig, d.h. bevor Unfallschwerpunkte bestehen, anzugehen. Unfallschwerpunkte werden schnell beseitigt. Dafür werden ausreichende Mittel bereitgestellt.¹⁴

In Bochum wird viel Wert auf eine verkehrssichere Straßengestaltung gelegt. Viele Überquerungshilfen und flächendeckend Tempo 30 schaffen Sicherheit¹⁵. Regelmäßig wird eine Verkehrsunfallanalyse unfallauffälliger Straßen, Kreuzungen und Einmündungen durchgeführt. Während bei der 1-Jahres-Betrachtung alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden bei gleichem Unfallhergang betrachtet werden, steht bei der 3-Jahres-Betrachtung vor allem die Beteiligungsart (Fußgänger/Radfahrer etc.) im Vordergrund.¹⁶

Seit vielen Jahren wird eine intensive Verkehrserziehung betrieben. Auf einem Aktionstag 2009 wurde Kindern z.B. mit einem Kindermusiktheater erklärt, wie wichtig es ist, sich im Auto anzuschnallen. Mit der Seniorenaktion »Älter werden - sicher unterwegs in Bus und Bahn« hat Bochum 2009 den Landespreis für Innere Sicherheit gewonnen. Ziel der Aktion ist es, älteren Menschen mit Bus und Bahn Alternativen zum Auto anzubieten und ihnen in praktischen Übungen zu helfen, diese Verkehrsmittel sicher und selbstbewusst zu nutzen.¹⁷

Für die Zukunft soll die automatische Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs eingeführt werden¹⁸.

¹³www.polizei-nrw.de/bochum/stepone/data/downloads/78/00/00/jahresberichtverkehr2009.pdf (Verunglücktenhäufigkeit hier Verunglückte je 100.000 EW)

¹⁴Herr Gesche, Stadt Bochum, Allgemeine Verkehrsangelegenheiten, 08.06.2010

¹⁵ebd.

¹⁶www.polizei-nrw.de/bochum/stepone/data/downloads/78/00/00/jahresberichtverkehr2009.pdf:S.24ff.

¹⁷www.polizei-nrw.de/bochum/stepone/data/downloads/78/00/00/jahresberichtverkehr2009.pdf:S. 20ff

¹⁸Herr Gesche, Stadt Bochum, Allgemeine Verkehrsangelegenheiten, 08.06.2010

Reutlingen

Reutlingen gehört zu den drei Städten, die im vergangenen Jahr keine Getöteten im Straßenverkehr hatten.

Ähnlich wie Bochum weist auch Reutlingen mit im Mittel 39 Verunglückten je 10.000 Personen Werktagsbevölkerung verhältnismäßig niedrige Verunglücktenzahlen auf. Die Verunglücktenzahlen sind mit Ausnahme des Jahres 2006 konstant gesunken. Die mittlere Abnahme in den vergangenen Jahren ist mit -3,91 Prozent deutlich positiv. 2009 wurde der niedrigste Stand an Verunglückten in den vergangenen fünf Jahren erreicht.

Die Unfallkommission führt Unfallschwerpunktanalysen und umfangreiche Unfallanalysen durch und ist so in der Lage, frühzeitig auf mögliche Gefahrstellen hinzuweisen. Die Stadt Reutlingen hat 2007 in allen Wohngebieten, für die diese Geschwindigkeitsbegrenzung bisher noch nicht galt, Tempo-30-Zonen eingerichtet. Damit besteht im Stadtgebiet Reutlingen flächendeckend die Geschwindigkeitsregelung Tempo 30. Einzig das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ist noch mit Tempo 50 bzw. vereinzelt Tempo 60 zu befahren. In der Reduzierung der Geschwindigkeit wird, neben vielen anderen Faktoren, ein Grund zur Reduzierung der Unfälle gesehen. Positiv wirkt sich das auch auf die Verringerung der Unfallfolgen aus.¹⁹

Um die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen, hat Reutlingen eine Projektgruppe »fahRT fair – mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr« eingerichtet, an der sich Vertreter der Stadtverwaltung, der Polizei, des Reutlinger Elternparlamentes, der im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, der Schulen, des Gesamtelternbeirats und der Kreisverkehrswacht beteiligen. Ein externer Verkehrspsychologe, Kindergärten und Sachverständige aus Verbänden werden projektbezogen hinzugezogen. Eine der Aktivitäten der Projektgruppe ist es, Radwegepläne für alle Reutlinger Schulen zu erarbeiten²⁰.

Mannheim, Moers, Duisburg und Düsseldorf

Ähnlich stellt sich die Situation in vielen Städten der grünen Gruppe dar, so z.B. in Mannheim, Moers, Duisburg und Düsseldorf. Auch hier sind die Verunglücktenzahlen bezogen auf 10.000 Personen WB vergleichsweise niedrig. Die mittleren Abnahmen in den vergangenen Jahren sind mit zwei bis vier Prozent überdurchschnittlich. Das Jahr 2009 weist die niedrigsten Verunglücktenzahlen der vergangenen fünf Jahre auf.

Die meisten der genannten Städte betonen, wie wichtig die Arbeit einer gut funktionierenden Unfallkommission ist. So bestätigte z.B. die Stadt Mannheim, dass die Arbeit in der Unfallkommission und bei den Verkehrsschauen gut eingespielt ist und zu schnellen und unbürokratischen Lösungen führt. Der Schwerpunkt der Arbeit liegt auf den baulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen.²¹

Auch die Geschwindigkeitsüberwachung ist ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheitsarbeit in Mannheim. Die Stadt verfügt über sieben stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung, die im Stadtgebiet an ehemaligen Unfallschwerpunkten stehen und dazu beitragen, dass es dort so gut wie keine Geschwindigkeitsunfälle und überhaupt keine Verkehrstoten mehr gibt. Stadt und Polizei richten auch ihre mobilen Kontrollen nach den Unfallhäufungsstellen aus. Durch diese Maßnahmen ist in den letzten drei Jahren die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle jedes Jahr auf ein neues Rekordtief gesunken, zuletzt in 2009 auf 147 Unfälle. Während landesweit Geschwindigkeitsunfälle immer an erster Stelle der Hauptunfallursachen stehen, liegen sie in Mannheim 2009 nur noch an fünfter Stelle der Ursachenrangfolge. Insgesamt hat auch die Zahl der Unfallhäufungsstellen in Mannheim abgenommen.²²

¹⁹Herr Kutzbach, Stadt Reutlingen, Verkehrsabteilung, 14.06.2010

²⁰www.reutlingen.de/ceasy/modules/cms/main.php5?cPagelId=2047

²¹Herr Born, Stadt Mannheim, Fachbereich Sicherheit und Ordnung, 17.06.2010

²²Frau Klumb, Stadt Mannheim, Fachbereich Sicherheit und Ordnung, 25.6.2010

Die meisten der genannten Städte führen zusätzlich Maßnahmen und Aktionen für einzelne Zielgruppen oder zur Verkehrserziehung durch. So bietet Mannheim z.B. in seiner Jugendverkehrsschule²³ Ferienkurse für Kinder, Fahrrad- und Fußgängertrainings und Selbstbehauptungskurse an. Außerdem hat die Stadt aus Sicherheitsgründen nahezu vor allen Grund- und Förderschulen Haltverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet. Die Stadt unterstützt Schulanfänger und ihre Eltern außerdem durch aktuelle Schulwegpläne und Aktionen. Mannheim setzt sich dafür ein, dass Kinder ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen.²⁴

Die Stadt Moers hat sich mit ihrer Unfallkommission in den letzten Jahren z.B. um die Überarbeitung der Schilderlandschaft, bessere Markierungen und die Verbesserung von Ampelschaltungen gekümmert. Darüber hinaus wurde an besonders sensiblen Stellen wie Schulen, Kindergärten und Altenheimen die Geschwindigkeit mit einem „Speedoguar“²⁵ überwacht. Moers ist Mitglied im Netzwerk »Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen«. Durch die Einstellung eines Fahrradbeauftragten und die Aufnahme in die »Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.« kümmert sich die Stadt jetzt vermehrt um die Sicherheit im Radverkehr.²⁶

Auch Duisburg betont die Wichtigkeit der Unfallkommission, weist aber auf Einschränkungen aufgrund des engen Haushalts hin.²⁷

Ähnlich stellt sich die Situation auch in Düsseldorf dar. Viele Städte im grünen Bereich haben Standards in der Verkehrssicherheitsarbeit etabliert, die gut funktionieren. Diese regelmäßigen Aktivitäten werden durch einzelne Kampagnen und Projekte unterstützt. Nicht immer gelingt es jedoch, die guten Aktionen zu verstetigen. Bei der Zielgruppenansprache steht die Verkehrssicherheit von Kindern in den meisten Städten im Vordergrund. So werden beispielweise in Düsseldorf regelmäßig mehrere Aktionen durchgeführt. Das umfasst zum einen klassische Verkehrssicherheitsarbeit, wie Warnwestenaktionen, Verkehrssicherheitstage zum verkehrssicheren Fahrrad oder zum Anschnallen, Schulweghelfer oder Aktionen mit vorhandenen Geschwindigkeitstafeln vor Schulen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen. Darüber hinaus werden aber auch Maßnahmen durchgeführt, wie der »Walk to School Day«, der Kinder und ihre Eltern ermuntern soll, den Schulweg zu Fuß zurück zu legen und so für weniger Verkehrschaos vor den Schulen sorgen, oder das Projekt »Fahrzeugbegleiter«, das junge Menschen in einem dreistufigen Training ausbildet und dafür einsetzt, um die Fahrt in Bus und Bahn attraktiver und sicherer zu gestalten. Außerdem gibt Düsseldorf einen Kinderverkehrsstadtplan heraus.²⁸

In Düsseldorf ist es 2008 zu besonders vielen Fußgängerunfällen gekommen. Vor allem die Zahl der verletzten Fußgänger im Alter von 15 bis 24 Jahren war sehr hoch. Die Stadt hat deshalb eine Kampagne zu mehr Fußgängersicherheit durchgeführt²⁹. Eine der Schwierigkeiten bei Kampagnen für einzelne Zielgruppen ist es, die richtige Ansprache zu finden. Schuldzuweisungen bringen meist wenig. So wünscht sich z.B. der VCD in Düsseldorf, dass bei Kampagnen zum Schutz der Fußgänger nicht nur auf Fehlverhalten- wie das Gehen bei Rot- aufmerksam gemacht, sondern auch für ein rücksichtsvolles Miteinander geworben wird.³⁰

Die Stadt hat deshalb im Rahmen der Kampagne auch die Verkehrsüberwachung verstärkt und schreitet gegen Verkehrsverstöße wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Haltverbote besonders im Bereich vor Schulen, Kindergärten oder ähnlichen Einrichtungen gezielt ein. Im August 2009 fand zudem eine erste Rundfahrt seitens der Stadt, Polizei und Verkehrswacht statt, bei der rund dreißig Unfallstellen auf die Optimierung der Fußgängersicherheit (Sichthindernisse, situatives Umfeld etc.) überprüft wurden. Diese Rundfahrten sollen in regelmäßigen Abständen von ca. drei durchgeführt werden.³¹

²³www.kvw-mhm.de/

²⁴www.mannheim.de/io2/browse/webseiten/politik/aemter/fb31/aktuell/Aktion_Sicherer_Schulweg_de.xdoc

²⁵www.moers.de/C12571D1004756A0/0/A44DF2D17A1F14F4C12574D30024D6CB?opendocument&nid1=72892_91198&nid2=65336&nid3=65336&nid4=65336

²⁶Herr Schröder, Stadt Moers, Pressestelle, 11.06.2010

²⁷Herr Timp, Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, 17.06.2010

²⁸Andrea Demme, Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement, 23.6.2010

²⁹ebd.

³⁰Pressemitteilung des VCD Düsseldorf vom 7.4.2009 und WZ von Montag, 29. Januar 2007

³¹Andrea Demme, Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement, 23.6.2010

Pforzheim

Eine etwas anders gelagerte Situation besteht in der Stadt Pforzheim. Auch in Pforzheim musste 2009 kein Mensch im Straßenverkehr sterben, was sehr begrüßenswert ist. Pforzheim weist außerdem mit einer mittleren Abnahme von -7,14 Prozent in den letzten fünf Jahren eine deutlich positive Tendenz auf. Trotzdem ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, mit 49 Verunglückten je 10.000 Personen WB in Pforzheim relativ hoch. Dies bestätigt auch der Baden-Württembergische Vergleich: Pforzheim liegt bei den Baden-Württembergischen Stadtkreisen an oberster und somit schlechtester Stelle der Unfallstatistik. Dies lässt sich vor allem auf eine erhebliche Anzahl von Unfällen innerorts zurückführen.³²

Die Stadt Pforzheim ist sich dieser Situation bewusst und hat deshalb in den vergangenen Jahren einige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durchgeführt.

Die Unfallkommission aus Polizei, Straßenbehörde, Verkehrsbehörde und Verkehrswacht tagt einmal jährlich, um Unfallhäufungsstellen zu analysieren. Der Schwerpunkt ihrer Arbeit liegt auf der Festlegung von baulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen sowie in der Überwachung. Dies betrifft ca. 25 bis 35 Maßnahmen pro Jahr. 2003 wurde die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung eingeführt. Außerdem wurden in den vergangenen Jahren an fünf unfallträchtigen Kreuzungen Kreisverkehre eingeführt.³³

Da die Geschwindigkeitsüberwachung in Pforzheim verglichen mit anderen Baden-Württembergischen Städten eher unterdurchschnittlich war, ist die Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung Bestandteil des aktuellen Strategiepapiers zur Verkehrssicherheit³⁴. Pforzheim führt außerdem mindestens alle zwei Monate Verkehrsschauen durch, in denen Hinweisen auf Mängel nachgegangen wird³⁵.

Vor dem Hintergrund mehrerer tödlicher Verkehrsunfälle junger Fahrer in den vergangenen Jahren entstand das »Netzwerk Verkehrssicherheit in Pforzheim und dem Enzkreis«. Das Netzwerk ist eine Initiative von Industrie, Handel und Handwerk, unterstützt durch die zuständigen Behörden, Institutionen, Verbände und die Polizei. Mit der Aktion »Schutzengel« gewann das Netzwerk 2008 den Verkehrspräventionspreis der Verkehrssicherheitsaktion »Gib Acht im Verkehr« in Baden-Württemberg³⁶.

Pforzheim hat erkannt, dass noch viel zu tun ist, um das hohe Unfallniveau zu senken. Durch die vermehrten Anstrengungen in den letzten Jahren konnten die Verunglücktenzahlen jedoch deutlich reduziert werden.

Beispiele aus dem gelben Bereich

Bielefeld

Bielefeld ist zusammen mit Dortmund eines der beiden Beispiele im gelben Bereich, die trotz niedriger Reduktionsraten eine hohe Konstanz bei der Reduzierung der Unfälle aufweisen. Lediglich im Jahr 2007 sind die Verunglücktenzahlen in Bielefeld im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. 2009 weist die geringsten Verunglücktenzahlen der vergangenen fünf Jahre auf. Der Wert von 2004 wurde in Bielefeld in allen darauf folgenden Jahren unterschritten. Auch bei den Verunglücktenzahlen je 10.000 Personen WB steht Bielefeld mit im Mittel 41 Verunglückten vergleichsweise gut dar. Das Nordrhein-Westfälische Ziel, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum von 2004 bis 2015 zu halbieren, hat Bielefeld im Jahr 2009 erreicht. In Bielefeld bemühen sich viele Akteure seit Jahren um mehr Verkehrssicherheit in ihrer Stadt.

³²www.pforzheim.de/no_cache/rathaus/aktuelles-presse/presse-meldungen/news-newsletter/article/1348/3/print

³³Herr Raff, Stadt Pforzheim, Amt für öffentliche Ordnung, 09.06.2010

³⁴www.pforzheim.de/no_cache/rathaus/aktuelles-presse/presse-meldungen/news-newsletter/article/1348/3/print

³⁵Herr Raff, Stadt Pforzheim, Amt für öffentliche Ordnung, 09.06.2010

³⁶www.landestag-der-verkehrssicherheit.de/verkehrspraeventionspreis/archiv/2008

Um die unterschiedlichen Aktivitäten besser bündeln und koordinieren zu können, ist auf Initiative des Polizeipräsidenten, des Oberbürgermeisters und der Universität Bielefeld im Jahr 2007 das »Bielefelder Netzwerk Verkehrssicherheit« (BI-NETT) gegründet worden. Das Netzwerk besteht aus mehr als 20 Akteuren aus den unterschiedlichsten Bereichen. Die Stadt Bielefeld beteiligt sich in der Geschäftsführung und mit Aktionen an den Kampagnen.³⁷ Partner im Netzwerk ist auch das »Bürgerbüro Verkehrssicherheit« vom VCD. Bielefeld ist außerdem Mitglied im Netzwerk »Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen«.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Bielefeld umfasst neben der Analyse und Beseitigung von Unfallhäufungsstellen auch die Verkehrsaufklärung, die Verkehrserziehung und die Verkehrsraumgestaltung³⁸. Neben den regelmäßigen Treffen der Unfallkommission gehören auch Sicherheitstrainings und Aktionen zum sicheren Schulweg zu den Aktivitäten der Stadt³⁹.

Durch die vielfältigen Akteure, die sich in Bielefeld in der Verkehrssicherheit engagieren, bekommt das Thema breite Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit. Dazu tragen u.a. auch die Aktionen und Veröffentlichungen des »Bürgerbüros Verkehrssicherheit« bei, das mit seinem Bürger-Teletacho zum Ausleihen und der Bielefelder Geschwindigkeitsampel⁴⁰ Aufmerksamkeit erregt hat.⁴¹

Bielefeld ist mit seinem Engagement ein gutes Beispiel dafür, wie mit Konstanz, Engagement und Kooperationsbereitschaft stetige Erfolge erreicht werden können. Damit unterscheidet sich die Stadt vom Großteil der gelb eingestuften Städte, bei denen die Verkehrssicherheit von einem ständigen Auf und Ab der Verunglücktenzahlen geprägt ist.

Trier

Auch Trier gehört zu den Städten, die in den vergangenen fünf Jahren immer wieder ein Auf und Ab der Verunglücktenzahlen zu verzeichnen hatten und deshalb nur eine geringfügige mittlere Abnahme von - 0,53 Prozent erreicht haben. Auch die Verunglücktenzahlen liegen im Mittel mit 51 Verunglückten je 10.000 Personen WB überdurchschnittlich hoch. Auffällig ist in Trier jedoch eine positive Entwicklung der Getötetenzahlen, die sich seit 2006 unter vier eingependelt hat und 2009 sogar zum erfreulichen Ergebnis von Null Verkehrstoten führte.

Einer der Gründe für die Abnahme der tödlichen Unfälle wird in der Geschwindigkeitsbegrenzung gesehen. Die Stadt Trier hat 47 Tempo-30-Zonen in Wohngebieten ausgewiesen. In vielen Neubaugebieten wurden außerdem baulich gestaltete und verkehrsrechtlich angeordnete verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325 StVO) eingerichtet. Auch die Überwachung wurde intensiviert. Für den fließenden Verkehr hat die zuständige Trierer Polizei im April 2008 einen sogenannten »Trier-Tag« eingeführt. Zur Unfallprävention werden einmal wöchentlich Schwerpunktkontrollen des fließenden Verkehrs vorgenommen.⁴²

Auch in Trier finden regelmäßige Treffen der Unfallkommission sowie zwischen Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger statt, um bei Unfallauffälligkeiten Lösungen zur Abhilfe zu finden und um den Verkehrsraum für mehr Verkehrssicherheit zu optimieren. Auch der ruhende Verkehr wird durch die städtischen Hilfspolizeibeamten zur Gefahrenabwehr kontrolliert.⁴³

³⁷www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/vsafe/ne/

³⁸Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr und Amt für Schule 24.06.2010

³⁹www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/vsafe/

⁴⁰Die Geschwindigkeitsampel bewertet für 180 Bielefelder Straßen die gefahrene Geschwindigkeit im Verhältnis zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit

⁴¹www.vcd.org/vorort/ostwestfalen-lippe/sicherheit/buerger-teletacho/

⁴²Herr Stodulka, Stadt Trier, Straßenverkehrsamt, 15.06.2010

⁴³ebd.

Beispiele aus dem Roten Bereich

Siegen

In der Stadt Siegen ist das Verunglücktenniveau je 10.000 Personen WB relativ niedrig. Die Getötetenzahlen schwanken, wenn auch auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Die Zahl der Verunglückten schwankt stark und lag im Jahr 2009 deutlich höher als 2004. Die Zahl der Verunglückten hat gemittelt über die vergangenen fünf Jahre mit einem Plus von +5,47 Prozent deutlich zugenommen. Der Stadt Siegen ist diese Problematik bekannt. Mit verschiedenen Maßnahmen engagiert sie sich für die Verkehrssicherheit in ihrer Stadt. Siegen ist Mitglied im Netzwerk »Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen«. Neben der Unfallkommission werden verschiedene Maßnahmen vor allem zum Thema Schulwegsicherheit und Fußgängersicherheit durchgeführt. Zu Schulbeginn werden regelmäßig mehrere Aktionen durchgeführt. So wird mit Bannern und Flyern auf die neuen Schulkinder aufmerksam gemacht, und die Polizei sowie das Ordnungsamt beobachten in dieser Zeit verstärkt das Geschwindigkeits- und Parkverhalten in Schulumnähe. Jeweils eine Schule wird mit Berichten zur Verkehrssicherheit in den Fokus gestellt. Auch die gute Zusammenarbeit von Polizei und Straßenverkehrsbehörde wurde hervorgehoben. Um die Verkehrssicherheit insgesamt zu verbessern, ist in den vergangenen Jahren die Zahl der Ampelanlagen und Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) ständig gewachsen. Derzeit sind 85 Zebrastreifen und 169 Ampeln im Stadtgebiet in Betrieb.⁴⁴

Siegen ist damit ein Beispiel dafür, dass die Verkehrssicherheitsarbeit immer wieder vor neuen Herausforderungen steht. Um mehr Konstanz in der Entwicklung zu erreichen, kann es helfen, wenn die Stadt Siegen ihre Unfallschwerpunkte noch genauer analysiert und ihre Maßnahmenpalette entsprechend anpasst.

Regensburg

Anders als Siegen stellt sich die Situation in Regensburg auch vom Verunglücktenniveau kritisch dar. Die Verunglücktenzahlen haben sich hier in den vergangenen fünf Jahren im Mittel um +2,10 Prozent verschlechtert. 2009 haben die Verunglücktenzahlen den Höchststand der letzten fünf Jahre erreicht. Regensburg liegt auch bei den Verunglücktenzahlen je 10.000 Werkstätige mit einem Mittelwert von 45 über dem Durchschnitt. Die Zahl der Getöteten liegt zwar im Niveau vergleichbarer Städte (um die 130.000 EW) relativ niedrig. Die Verletztenzahlen sind jedoch vergleichsweise hoch.

Eine besondere Schwierigkeit ergibt sich bei Städten mit Stadtautobahnen. Dies trifft auch auf Regensburg zu. Die Stadt Regensburg weist deshalb zu Recht darauf hin, dass die Zahlen des Statistischen Bundesamtes die Verunglückten auf den Autobahnen mitrechnen, obwohl die Städte für die Bundesautobahnen weder Baulastträger noch Straßenverkehrsbehörde sind. Zuständig für Verkehrsmaßnahmen auf Autobahnen sind die jeweiligen Autobahndirektionen. Die Städte können als Straßenverkehrsbehörde keinen verkehrsregelnden Einfluss auf Autobahnen nehmen. In Regensburg ergaben sich z.B. für das Jahr 2009 für das Stadtgebiet ohne Autobahnunfälle 927 Verunglückte. Mit den Autobahnunfällen jedoch 1009. Auf den Regensburger Autobahnen besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h für die A93 und 100km/h für die A3.⁴⁵

Aber auch im Stadtgebiet hat sich die Zahl der Verunglückten (ohne die Autobahnunfälle) in der Tendenz erhöht. Die Stadt hat einen relativ hohen Anteil an Einpendlern. Andere Städte mit ähnlich hohen oder höheren Pendlerwerten haben jedoch eine geringe Verunglücktenhäufigkeit. Regensburg führt die gestiegenen Verunglücktenzahlen auf das Wachstum der Stadt und die jährlich steigende Zahl der zugelassenen Pkw⁴⁶ zurück. Im Rahmen der jährlichen Unfallkommission und der Unfallbesprechungen mit der Polizei werden regelmäßig Unfalldüngungstellen vor allem an Knotenpunkten und Ampelanlagen untersucht. An großen Knotenpunkten konnte keine vermehrte Unfalldüngung festgestellt werden.

⁴⁴Herrn Kminkowski, Stadt Siegen, Straßenverkehrsbehörde, 24.06.2010

⁴⁵Herr Merkel, Stadt Regensburg, Amt für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr, 23.6.2010

⁴⁶Der Anstieg wird nach Aussage von Herrn Männicke, Stadt Regensburg, Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr, 18.06.2010 auf jährlich zwei bis 2,5% beziffert.

Regensburg hat in den vergangenen Jahren linear zum Anstieg der Radfahrdichte vermehrt Unfälle mit Radfahrern zu verzeichnen. Da viele Unfälle durch die Benutzung von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung zu Stande kommen, führt die Stadt hierzu eine Kampagne durch.⁴⁷

Die Situation in Regensburg gibt - ähnlich wie in anderen Städten im roten Bereich - Anlass zur Sorge. Die Anstrengungen zur Verkehrssicherheit müssen intensiviert und systematisch unter Berücksichtigung der Unfallursachen und Unfallhäufungsstellen weitergeführt werden. Über eine Erweiterung der Maßnahmenpalette muss nachgedacht werden.

Ohne Wertung

Neuss

Die Stadt Neuss wird im »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« ohne Wertung geführt. Wenn die Veränderungen der letzten fünf Jahre im Mittel betrachtet werden, müsste Neuss in den grünen Bereich eingestuft werden. Betrachtet man die Daten der letzten Jahre genauer, zeigt sich jedoch, dass für Neuss, anders als bei den anderen Städten, aufgrund eines hohen Wertes im Jahr 2004 ein verzerrtes Bild entsteht. Im Jahr 2004 hatte Neuss 891 Verunglückte. Die Zahl reduzierte sich im Jahr 2005 um 235 auf 656 Verunglückte. In den Jahren 2005 bis 2009 stiegen die Verunglücktenzahlen jedoch konstant an. Ohne das Jahr 2004 müsste Neuss also in die rote Kategorie eingestuft werden. Hier liegt also eindeutig eine statistische Auffälligkeit vor, die aufgrund der gewählten Methodik ein falsches Bild erzeugt. Neuss wurde deshalb aus der Wertung genommen.

Ungeachtet dieser methodischen Probleme lässt sich die Verkehrssicherheit in Neuss wie folgt beschreiben: Die Verunglücktenzahlen sind in Neuss mit im Mittel 35 bezogen auf 10.000 Personen WB vergleichsweise gering. Die Zahl der Verunglückten hat sich in den letzten vier Jahren jedoch konstant verschlechtert. Die Zahl der Verkehrstoten schwankte in den vergangenen fünf Jahren zwischen zwei und sieben Getöteten.

Die Stadt Neuss hat angefangen, für die Unfallschwerpunkte Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten. Dort, wo bauliche Maßnahmen nötig sind, werden sie möglichst mit anderen Straßenbauarbeiten wie Straßen- oder Kanalarbeiten gekoppelt, um Kosten zu sparen. In den 1990er Jahren wurde weitgehend flächendeckend Tempo 30 eingeführt.⁴⁸

Vor einigen Jahren gab es ein paar Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit, für die unterschiedlichen Zielgruppen (Kinder, Senioren etc.); beispielsweise mit Crash-Test-Dummies. Ein aktuelles Projekt der Stadt Neuss sind die Fahrraddetektive, die Mängel auf Radwegen aufspüren. Ein Mitarbeiter des Amtes für Stadtplanung ist zudem als Auditor für Sicherheitsaudits ausgebildet.⁴⁹

⁴⁷Herr Männicke, Stadt Regensburg, Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr, 18.06.2010

⁴⁸Herr Rose, Stadt Neuss, Amt für Stadtplanung, 21.06.2010

⁴⁹Herr Rose, Stadt Neuss, Amt für Stadtplanung, 16.06. und 02.07.2010

Fazit / Empfehlungen

Anders als auf der Bundesebene, stellt sich die Verkehrssicherheit gemessen an der durchschnittlichen Veränderung der Verunglücktenzahlen auf kommunaler Ebene für Großstädte mit über 100.000 Einwohnern sehr heterogen dar.

Betrachtet man die Entwicklung der Verunglücktenzahlen im Mittel der letzten fünf Jahre, so kann man feststellen, dass über die Hälfte der Städte (61 von 81) die Anzahl der Verunglückten reduzieren konnte. Bei 20 Städten ist jedoch ein Anstieg der Verunglücktenzahlen zu verzeichnen. In den deutschen Großstädten haben sich die Verunglücktenzahlen also nicht durchgehend verbessert. So hat es in den vergangenen fünf Jahren keine der 81 Städte geschafft, die Zahlen konstant, d.h. ohne Ausnahme, jedes Jahr zu verringern. Lediglich bei elf Städten ist eine deutliche Konstanz zu erkennen. D.h. die Verunglücktenzahlen sind bis auf eine Abweichung in den letzten 5 Jahren konstant gesunken.

34 Städte konnten ihre Verunglücktenzahlen deutlich, d.h. mehr als die durchschnittlichen -1,15 Prozent pro Jahr, reduzieren. Hier sind Städte zu nennen, die wie Bochum überdurchschnittlich gute Werte für die Verunglücktenzahlen je 10.000 Personen Werktagsbevölkerung haben, aber auch Städte wie Pforzheim, die zwar konstant an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit arbeiten, aber mit den Verunglücktenzahlen immer noch über dem Durchschnitt liegen.

24 Städte konnten in den vergangenen Jahren eine Reduzierung der Verunglücktenzahlen erreichen, liegen aber mit ihren Werten unter dem Durchschnitt von -1,15 Prozent. In diesen Städten schwanken die Verunglücktenzahlen bis auf wenige Ausnahmen. In dieser Kategorie sind aber auch Städte wie Bielefeld, die mit kontinuierlicher Arbeit eine konstante Abnahme der Verunglücktenzahlen erreichen, wenn auch auf niedrigerem Niveau.

Unter den 20 Städten, deren Verunglücktenzahlen in den vergangenen fünf Jahren zugenommen haben, sind Städte wie Siegen mit relativ wenigen Verunglückten je 10.000 Personen WB. Anderen Städten wie z.B. Regensburg gelang es hingegen nicht, die Verkehrssicherheit in den vergangenen fünf Jahren entscheidend zu verbessern. Die Verunglücktenzahlen liegen hier verhältnismäßig hoch.

Auch wenn in den einzelnen Kategorien Städte mit sehr unterschiedlichen Situationen zusammengefasst sind, kann für die grüne Kategorie festgestellt werden, dass in diesen Städten in den vergangenen Jahren eine positive Entwicklung stattgefunden hat. Die getroffenen Maßnahmen scheinen in die richtige Richtung zu gehen.

Für die Städte der Kategorie Gelb ist es schwieriger, eine klare Empfehlung zu geben, weil hier die größten Unterschiede herrschen. Festgestellt werden kann, dass die Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre zu einer Reduzierung geführt hat. Um eine Verbesserung zu erreichen, kann je nach Ausgangslage schon eine Nachsteuerung im Detail helfen. Mit einer verbesserten Unfallursachenanalyse oder mehr Konstanz können die Erfolge sicher ebenso verbessert werden.

Für die rot eingestuften Städte gilt in jedem Fall erhöhte Achtung. Auch wenn sich einige der Städte auf einem relativ niedrigen Unfallniveau befinden, muss der Verkehrssicherheit vermehrte Aufmerksamkeit gewidmet werden, damit gute Erfolge der vergangenen Jahre nicht verloren gehen oder, wie im Falle von Regensburg, verschärfte Verkehrsbedingungen zu ungewollten negativen Auswirkungen führen. Städte im roten Bereich sollten daher neue Ansätze in ihre Maßnahmenpalette aufnehmen. Dazu gehören neben Maßnahmen der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit, wie Unfallanalyse und Aufklärung, auch Maßnahmen zur Veränderung des Modal Split oder zur konsequenten Senkung des Geschwindigkeitsniveaus.

Der VCD dankt allen Städten für die Informationen, die uns zur Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zur Verfügung gestellt wurden, und hofft mit dem »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« einen positiven Impuls zu geben - für mehr Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden und für die nächsten Schritte auf dem Weg zu Vision Zero: Null Verkehrstote.

Anhang

Datentabelle der 81 Städte

Städte > 100.000 EW ⁵⁰	Einwohner EW ⁵¹	Personen Werktagsbevölkerung WB ⁵²	Verunglückte 2009 ⁵³	Verunglückte 2008 ⁵⁴	Verunglückte 2007	Verunglückte 2006	Verunglückte 2005	Verunglückte 2004	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenzahlen 2004-2009	Fünfjahresmittel Verunglückte je 10.000 Personen WB
Aachen	259.269	319.009	1.332	1.364	1.572	1.464	1.403	1.513	-2,22	45,18
Augsburg	263.313	328.750	1.674	1.647	1.679	1.605	1.491	1.670	0,25	49,51
Bergisch Gladbach	105.901	134.276	425	386	461	457	433	463	-1,25	32,58
Berlin	3.431.675	3.663.801	16.210	17.685	17.306	16.757	16.474	16.599	-0,38	45,96
Bielefeld	323.615	376.863	1.510	1.524	1.558	1.542	1.556	1.561	-0,66	40,91
Bochum	378.596	437.890	1.186	1.218	1.480	1.352	1.439	1.589	-5,27	31,45
Bonn	317.949	406.229	1.564	1.514	1.586	1.685	1.622	1.524	0,64	38,96
Bottrop	117.756	135.165	474	541	523	497	587	629	-5,14	40,09
Braunschweig	246.012	299.971	1.268	1.324	1.276	1.277	1.194	1.300	-0,35	42,44
Bremen	547.360	650.566	3.037	3.004	2.907	2.980	2.907	2.981	0,4	45,64
Bremerhaven	114.506	136.132	742	771	722	689	692	770	-0,55	53,7
Chemnitz	243.880	293.202	1.326	1.263	1.420	1.425	1.555	1.493	-2,13	48,21
Cottbus	101.785	125.362	390	417	468	467	540	486	-3,91	36,8
Darmstadt	142.310	203.454	877	1.017	1.098	1.059	1.034	1.130	-4,71	50,91
Dortmund	584.412	669.238	2.634	2.668	2.864	2.599	2.690	2.787	-0,96	40,45
Dresden	512.234	598.502	2.755	2.669	2.791	2.640	2.742	2.498	2,12	44,82
Duisburg	494.048	567.632	1.898	1.926	2.072	1.900	2.060	2.127	-2,07	35,18

⁵⁰Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Gemeindeverzeichnis GV 2000, Gebietsstand 31.12.2009.

⁵¹Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Gemeindeverzeichnis GV 2000, Stand 31.12.2008; Angabe Regensburg: Statistik Informationssystem der Stadt Regensburg, 2010: Tabelle Bevölkerungsstand und Geschlecht, Stand 31.12.2009.

⁵²Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Gemeindeverzeichnis GV 2000, Stand 31.12.2008; Angabe Regensburg: Statistik Informationssystem der Stadt Regensburg, 2010: Tabelle Bevölkerungsstand und Geschlecht, Stand 31.12.2009. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Regionaldatenbank, Tabelle 254-04-4, Stand 30.06.2008. Angabe Saarbrücken: Statistisches Amt Saarland 2010: Tabelle Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort sowie am Wohnort darunter Ein- und Auspendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2008 (BA), Stand 30.06.2008. Angaben für Bergisch Gladbach, Moers, Neuss, Paderborn, Recklinghausen, Siegen: Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2010: Landesdatenbank NRW, Tabelle 19321-06i, Stand 30.06.2006. Angaben für Göttingen, Hannover, Hildesheim: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), 2010: Online Regionaldatenbank, Tabelle K70A2021, Stand 30.06.2007. Angabe Reutlingen: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2010: Struktur- und Regionaldatenbank, Tabelle Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Berufspendler über die Gemeindegrenzen seit 2003, Stand 30.06.2009.

⁵³Statistisches Bundesamt, 2010: Fachserie 8 Reihe 7. Verkehr, Verkehrsunfälle, Dezember 2009. Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte, 1.10 In ausgewählten Städten, Stand März 2010.

⁵⁴Verunglücktenzahlen 2004 bis 2008: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010: Regionaldatenbank, Tabelle 302-11-4. Angabe Saarbrücken: Statistisches Amt Saarland, 2010: Tabelle Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte Personen 2009. Angaben für Bergisch Gladbach, Moers, Neuss, Paderborn, Recklinghausen, Siegen: Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2010: Landesdatenbank NRW, Tabelle 46241-01iz. Angaben für Göttingen, Hannover, Hildesheim: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), 2010: Online Regionaldatenbank, Tabelle K7611011. Angabe Reutlingen: Herr Wunsch, Statistisches Landesamt, 17.05.2010.

Städte > 100.000 EW ⁵⁰	Einwohner EW ⁵¹	Personen Werktagsbevölkerung WB ⁵²	Verunglückte 2009 ⁵³	Verunglückte 2008 ⁵⁴	Verunglückte 2007	Verunglückte 2006	Verunglückte 2005	Verunglückte 2004	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenzahlen 2004-2009	Fünfjahresmittel Verunglückte je 10.000 Personen WB
Düsseldorf	584.217	806.208	2.914	2.993	3.206	3.101	3.249	3.286	-2,32	38,76
Erfurt	203.333	250.637	857	790	888	904	908	865	0,04	34,66
Erlangen	104.980	159.019	710	779	836	786	708	722	-0,05	47,59
Essen	579.759	686.977	2.380	2.424	2.570	2.448	2.457	2.454	-0,55	35,74
Frankfurt am Main	664.838	988.388	3.816	3.784	4.079	4.013	4.062	3.962	-0,68	39,99
Freiburg im Breisgau	219.665	275.320	1.365	1.414	1.391	1.466	1.404	1.458	-1,24	51,44
Fürth	114.071	140.406	595	529	632	600	579	648	-1,1	42,53
Gelsenkirchen	262.063	297.412	1.091	1.116	1.210	1.239	1.202	1.139	-0,75	39,21
Gera	100.643	116.893	399	390	394	414	459	512	-4,74	36,61
Göttingen	121.455	154.463	689	714	749	738	847	772	-1,97	48,65
Hagen	192.177	220.907	817	842	951	855	972	906	-1,59	40,31
Halle (Saale)	233.013	274.116	1.143	1.089	1.098	1.189	1.163	1.198	-0,84	41,83
Hamburg	1.772.100	2.076.779	10.003	10.725	10.603	10.313	11.201	11.260	-2,24	51,45
Hamm	182.459	201.698	882	965	934	993	1.039	984	-2,01	47,9
Hannover	519.619	669.805	3.723	3.729	3.916	3.672	4.029	3.885	-0,69	57,12
Heidelberg	145.642	199.255	770	828	922	890	887	985	-4,64	44,18
Heilbronn	122.098	160.484	568	548	669	611	653	624	-1,35	38,15
Herne	166.924	193.248	512	459	505	579	563	553	-1,14	27,35
Hildesheim	103.288	125.917	568	521	608	637	558	611	-0,87	46,37
Ingolstadt	123.925	171.234	785	951	830	887	750	874	-1,04	49,42
Jena	103.392	123.775	431	536	510	479	431	461	-0,68	38,35
Karlsruhe	290.736	380.664	1.511	1.649	1.769	1.854	1.745	1.824	-3,56	45,32
Kassel	194.168	251.341	1.023	1.033	1.126	1.064	1.071	1.062	-0,64	42,3
Kiel	237.579	289.413	1.220	1.338	1.448	1.329	1.375	1.341	-1,65	46,36
Koblenz	106.293	149.715	737	716	781	765	788	818	-1,98	51,26
Köln	995.420	1.218.028	5.662	5.794	6.133	5.766	6.052	5.875	-0,63	48,28
Krefeld	236.333	278.827	1.074	1.089	1.155	1.026	1.086	1.041	0,86	38,68
Leipzig	515.469	600.902	2.137	2.281	2.227	2.158	2.260	2.056	0,94	36,39
Leverkusen	161.322	192.161	732	707	689	734	739	710	0,69	37,39
Lübeck	210.892	247.907	1.419	1.569	1.452	1.403	1.449	1.384	0,7	58,33
Ludwigshafen am Rhein	163.467	222.634	932	917	895	906	848	883	1,15	40,28
Magdeburg	230.047	277.946	1.365	1.495	1.496	1.451	1.489	1.333	0,7	51,74
Mainz	197.623	260.321	1.007	1.025	1.112	1.084	1.176	1.099	-1,56	41,63
Mannheim	311.342	408.818	1.273	1.436	1.506	1.541	1.455	1.573	-3,97	35,81
Moers	106.645	136.957	488	501	537	538	582	557	-2,51	38,98
Mönchengladbach	258.848	294.316	1.288	1.319	1.418	1.253	1.197	1.422	-1,46	44,72
Mülheim an der Ruhr	168.288	326.267	576	640	676	673	671	636	-1,82	19,78
München	1.326.807	1.640.926	6.385	6.312	7.032	6.797	6.645	7.129	-2,03	40,93
Münster	273.875	342.432	1.634	1.597	1.631	1.643	1.644	1.610	0,31	47,5

Städte > 100.000 EW ⁵⁰	Einwohner EW ⁵¹	Personen Werktagsbevölkerung WB ⁵²	Verunglückte 2009 ⁵³	Verunglückte 2008 ⁵⁴	Verunglückte 2007	Verunglückte 2006	Verunglückte 2005	Verunglückte 2004	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenzahlen 2004-2009	Fünfjahresmittel Verunglückte je 10.000 Personen WB
Neuss	151.254	208.450	746	734	712	691	656	891	-2,66	35,42
Nürnberg	503.638	646.984	2.782	2.913	3.015	2.911	2.855	2.718	0,54	44,29
Oberhausen	215.670	244.903	816	826	907	841	898	848	-0,55	34,95
Offenbach am Main	118.977	150.670	793	768	944	859	927	875	-1,38	57,14
Oldenburg	160.279	195.398	954	975	935	1.052	1.000	991	-0,58	50,38
Osnabrück	163.286	212.652	1.019	1.126	1.126	857	853	1.063	0,52	47,37
Paderborn	144.811	202.644	842	805	904	860	910	899	-1,1	42,93
Pforzheim	119.839	145.946	573	669	738	777	724	845	-7,14	49,4
Potsdam	152.966	197.831	663	688	735	687	736	706	-1,09	35,51
Recklinghausen	120.059	153.224	491	578	684	739	729	645	-4,72	42,05
Regensburg	148.282	214.678	1.009	953	994	935	964	914	2,1	44,79
Remscheid	112.679	129.829	378	426	501	434	410	421	-1,51	32,99
Reutlingen	112.176	138.789	484	500	520	569	556	593	-3,91	38,69
Rostock	201.096	231.716	867	878	1.010	925	937	855	0,64	39,36
Saarbrücken	176.749	244.596	1.075	1.165	1.145	1.193	1.353	1.271	-3,08	49,07
Salzgitter	104.423	127.346	553	602	611	529	520	479	3,24	43,11
Siegen	104.419	153.611	449	366	476	325	374	396	5,47	25,89
Solingen	161.779	176.615	591	600	623	540	624	551	1,99	33,3
Stuttgart	600.068	810.803	2.819	3.000	3.201	3.148	3.235	2.969	-0,87	37,77
Trier	104.640	133.828	650	640	704	653	740	680	-0,53	50,65
Ulm	121.648	176.372	624	618	656	714	647	696	-1,93	37,37
Wiesbaden	276.742	345.464	1.590	1.475	1.662	1.658	1.641	1.723	-1,39	47,03
Wolfsburg	120.538	183.398	651	703	687	675	776	765	-2,97	38,69
Wuppertal	353.308	395.535	1.384	1.220	1.264	1.334	1.310	1.272	1,91	32,8
Würzburg	133.501	182.454	783	831	872	827	862	834	-1,15	45,76



Stark für Mensch und Umwelt - der VCD

Der ökologische Verkehrsclub VCD setzt sich für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität ein. Dabei arbeitet er auf zwei unterschiedlichen Ebenen: Zum einen berät er als Fach- und Lobbyverband Unternehmen, initiiert innovative Projekte, nimmt Einfluss auf Politik und Wirtschaft, begleitet Gesetzgebungsprozesse und leistet Politikberatung. Zum anderen ist der VCD die Interessenvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen. Mit seinen Serviceprodukten und -leistungen, die sich an Umweltgesichtspunkten orientieren, ist der VCD mehr als eine ökologische Alternative zu den herkömmlichen Automobilclubs.

Derzeit unterstützen 60.000 Mitglieder und Förderer die Arbeit des VCD. Sie auch?

VCD - für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik!

Mehr Informationen unter www.vcd.org

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi -Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
Fon 030/280351-0
Fax -10
mail@vcd.org
www.vcd.org

Verantwortlich für die Gesamtherstellung
Anja Hänel
Redaktion
Anja Hänel, Urte Schwedler, Sven Nadollek
Gestaltung und Grafik der Karte
Marc Venner

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 2010