

2.9 Verkehrssicherheit

2.9.1 Methodik

Die Auswertung der Unfallstatistik gibt Hinweise auf Unfallhäufungsstellen und -schwerpunkte. Ausgewertet wurde die Unfallpräsentation der Stadt Wiesbaden für die Jahre 2012 – 2014. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die Beteiligung von Fuß- und Radverkehr gelegt.

Bei der Auswertung der Verkehrsunfälle wurde überwiegend auf die von der Stadt Wiesbaden zur Verfügung gestellten Daten²⁹ zurückgegriffen, ergänzt um statistische Daten der Landes- und Bundesämter. Dabei bleibt die Zahl der nicht erfassten Unfälle, zu denen keine Polizei hinzugezogen wurde, unberücksichtigt.

2.9.2 Bestandsanalyse

Plan 2.9.1: Unfallhäufungsstellen 2011-2014

Die Anzahl der Unfälle im gesamten Stadtgebiet Wiesbadens ist in den Jahren 2011 bis 2014 annähernd konstant (Abbildung 2-56). Auch die Verteilung auf Unfälle mit Personenschaden und Unfälle mit Sachschaden verändert sich nur geringfügig, lediglich im Jahr 2013 ist die

²⁹ Stadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt: Unfallauswertung Wiesbaden 2006-2014

Anzahl der Unfälle mit Personenschaden leicht rückläufig (n=1.068), wodurch sich eine leicht reduzierte Gesamtanzahl an Unfällen (n=1.362) im Vergleich zu den anderen Jahren ergibt.

Tabelle 2-18: Unfälle mit Personen und Sachschaden 2011-2014
(Hessisches Statistisches Landesamt in Statistisches Jahrbuch 2014 Wiesbaden)

Art	2011	2012	2013	2014
Unfälle gesamt	1.406	1.419	1.362	1.426
davon mit Sachschaden	285	270	294	280
mit Personenschaden	1.121	1.149	1.068	1.146
Verletzte gesamt	1.442	1.552	1.459	1.480
<i>Davon</i>				
Getötete	7	4	6	4
Schwerverletzte	156	185	168	182
Leichtverletzte	1.279	1.363	1.285	1.294

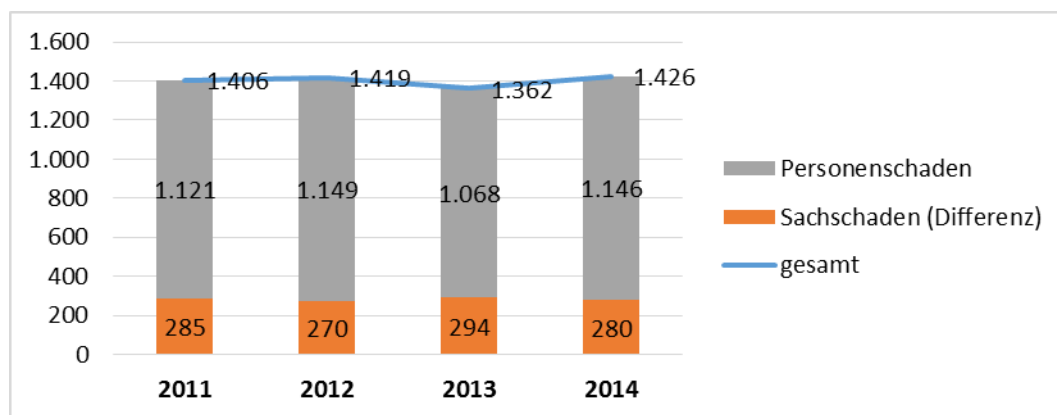


Abbildung 2-56: Unfälle in Wiesbaden mit Personen- und Sachschaden gesamt 2011-2014 (Hessisches Statistisches Landesamt in Statistisches Jahrbuch 2014 Wiesbaden)

Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung sowie im Vergleich zu anderen Bezugsgrößen wie Landes- und Bundesebene fällt auf, dass die Zahl der Verunglückten je 1.000 Einwohner vergleichbar (Mainz und Frankfurt) bzw. teilweise deutlich geringer ist (Bundes- und Landesebene, Stadt Kassel).

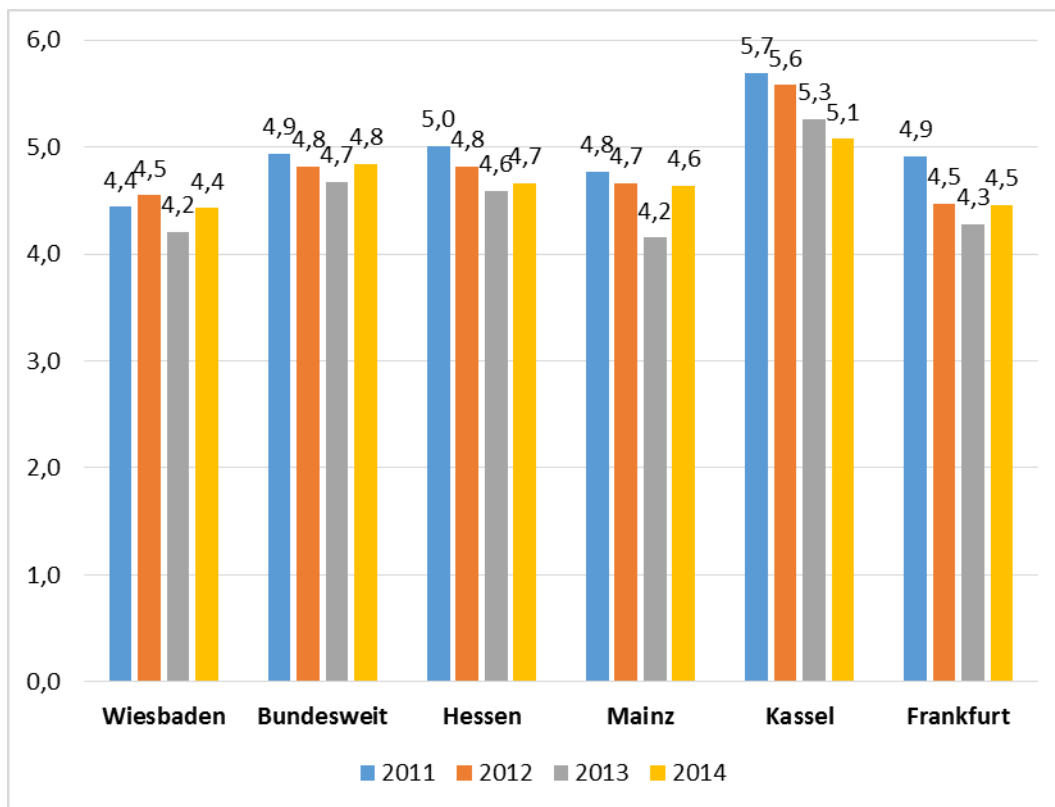


Abbildung 2-57: Verunglückte je 1.000 EW (Regionaldatenbank Deutschland, Zugriff 4.2.2016)

Absolut liegt die Anzahl der Verletzten bei 1.450 verunglückte Personen pro Jahr, im Jahr 2012 war sie mit 1.552 Verletzten etwas höher. Bei Betrachtung des Schweregrades fällt auf, dass dieser Anstieg der Verletztenzahlen 2012 v.a. auf einen Anstieg bei den Leichtverletzten zurückzuführen ist (Abbildung 2-58).

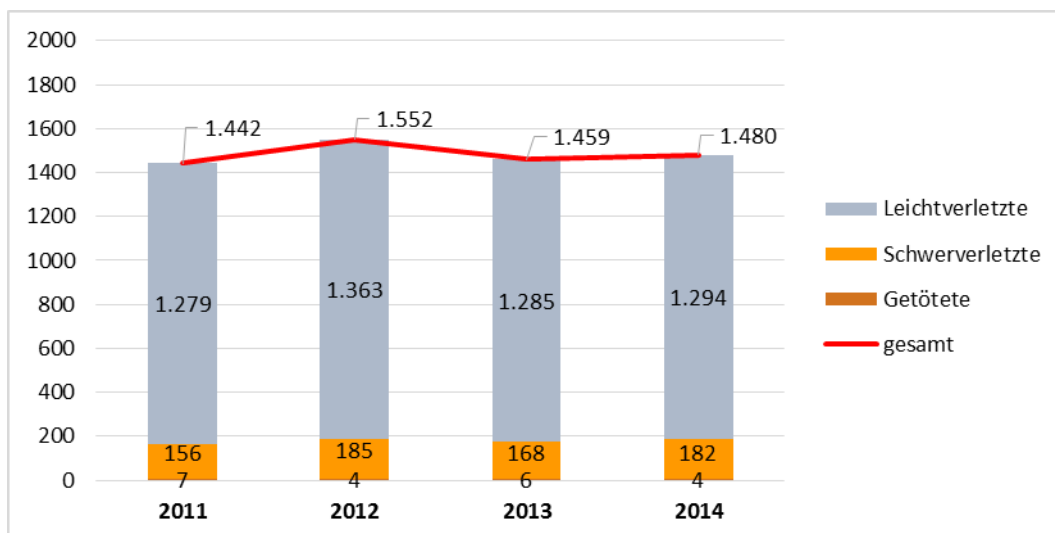


Abbildung 2-58: Verletzte nach Schweregrad 2011-2014

Der größte Anteil der Verletzten entfällt dabei auf die Gruppe der Autofahrenden bzw. den motorisierten Verkehr mit insgesamt rund 75%, jeder vierte Verunglückte war zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Bei einer Betrachtung nur der Gruppe der Schwerverletzten und Getöteten verschiebt sich die Verteilung zu Lasten des nicht-motorisierten Verkehrs, 30% der Verunglückten erlitten schwere Verletzungen oder wurden getötet. In Anbetracht des geringen Radverkehrsanteils in Wiesbaden von 6% (SrV 2013) ist besonders beim Radfahren die Gefahr zu verunfallen besonders hoch, 2014 waren 12% der Schwerverletzten mit dem Rad unterwegs (Abbildung 2-59 und Abbildung 2-60).

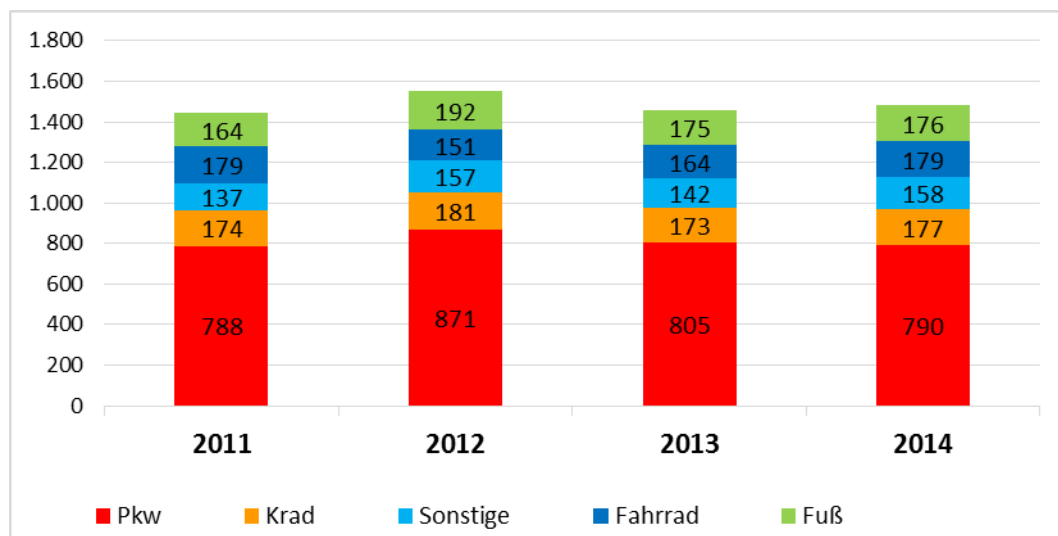


Abbildung 2-59: Verunglückte Personen nach Verkehrsmittel (abs.) 2011-2014

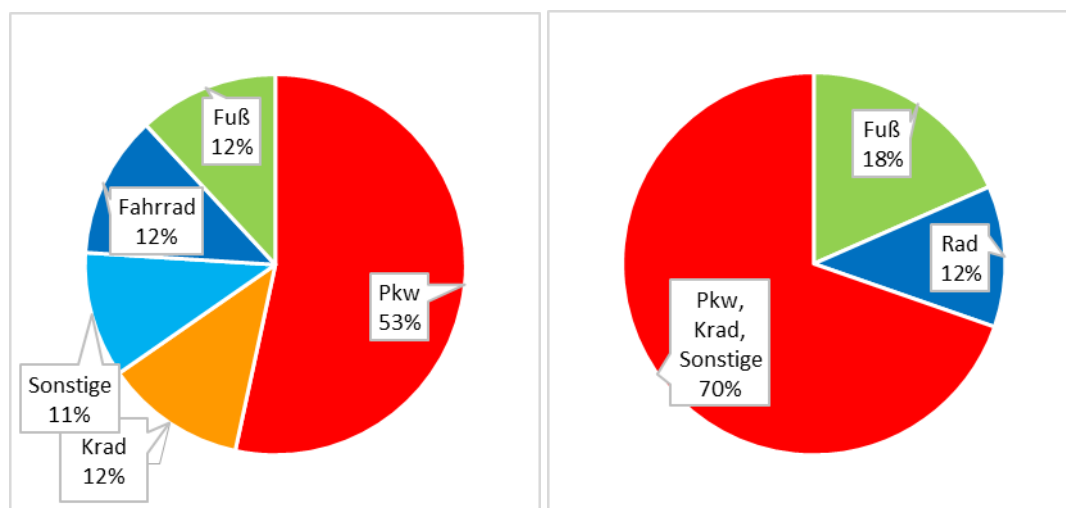


Abbildung 2-60: Verunglückte 2014 insgesamt (links) / nur Getötete u. Schwerverletzte (rechts) nach Verkehrsbeteiligung

Eine Betrachtung der Unfallursachen zeigt, dass sich die Unfälle hauptsächlich in 5 Kategorien (Abbildung 2-61) einordnen lassen: Fehler beim Abbiegen (ca. 27% der Gesamtunfälle), Nichtbeachten der Vorfahrt (ca. 20%), nicht angepasste Geschwindigkeit (ca. 10%) und falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (ca. 7,5%).

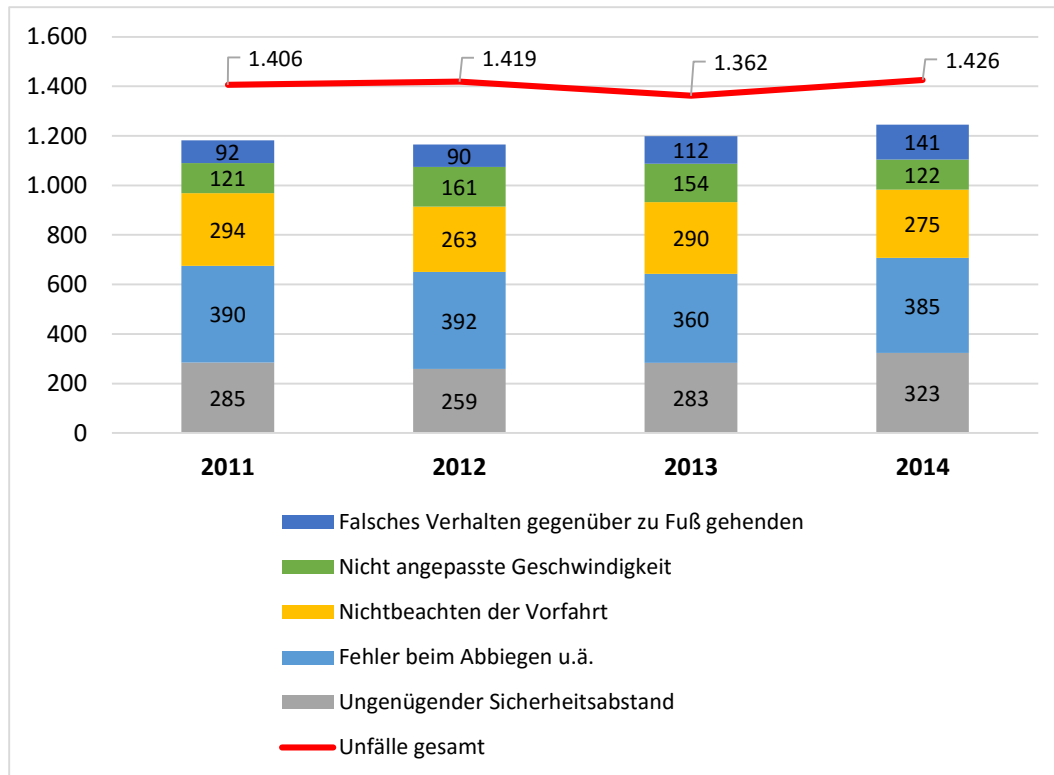


Abbildung 2-61: Unfallursachen 2011 - 2014

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Anteil der Verunglückten in der Altersgruppe der 18-64 jährigen mit 75% gemessen an ihrem Anteil an der Bevölkerung von rund 64% besonders hoch liegt. In der Altersgruppe älter als 65 Jahre entspricht der Anteil der Verunglückten dem Bevölkerungsanteil, während Kinder und Jugendliche (Anteil an der Bevölkerung rund 22%) mit ca. 11% unterdurchschnittlich häufig verunglücken (Abbildung 2-62).

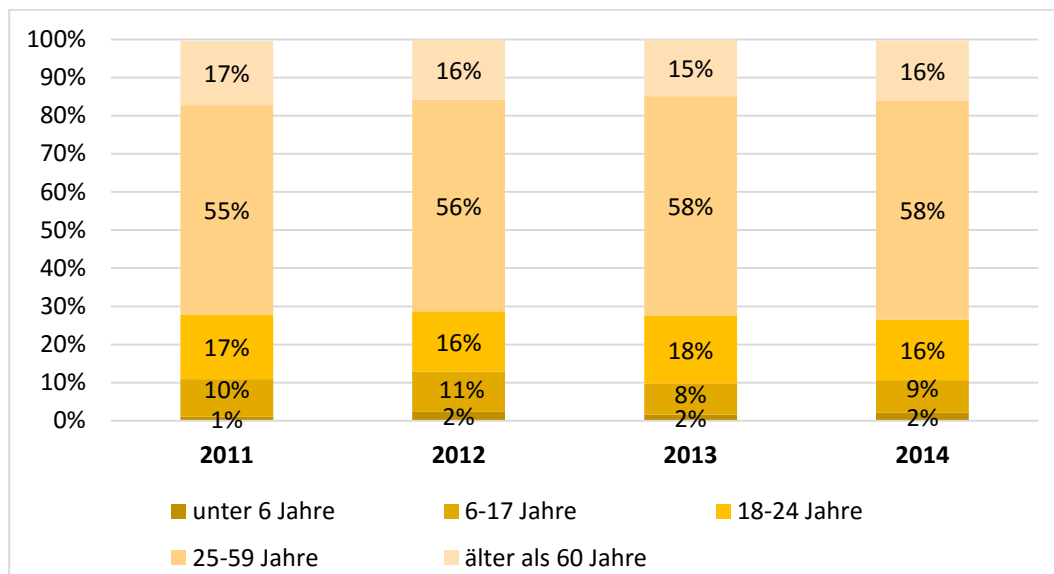


Abbildung 2-62: Alter der Verunglückten

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Kinder sind im Straßenverkehr u.a. aufgrund ihrer körperlichen Größe und Entwicklung die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Gleichzeitig ist ein sicheres Lebensumfeld Voraussetzung, damit Kinder lernen, sich selbständig zu bewegen. Dabei sind Kinder und Jugendliche besonders häufig nicht-motorisiert unterwegs, sei es zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule oder in der Freizeit im Quartier.

Die bundesweite Auswertung der Kinderverkehrsunfälle (BASt, 2012) zeigt die Unfälle von Kindern im Alter von 0 – 14 Jahren hinsichtlich ihrer regionalen Verteilung, aber auch in Bezug auf die Verkehrsmittel.

Danach verunglückten 2006 – 2010 insgesamt 2,35 Kinder/1.000 der Altersgruppe, davon 1,0 zu Fuß, 0,4 mit dem Fahrrad und 0,95 als Mitfahrende im Pkw. Im Vergleich zu anderen Städten zwischen 100.000 und 500.000 EW sind dies besonders wenig Verunglückte. Festzustellen ist jedoch, dass das Unfallrisiko im Pkw und beim zu Fuß gehen unverändert hoch ist.

Diese Tendenz besteht auch in den Folgejahren, wie die Auswertung der Polizeidirektion Wiesbaden zeigt (Abbildung 2-63).

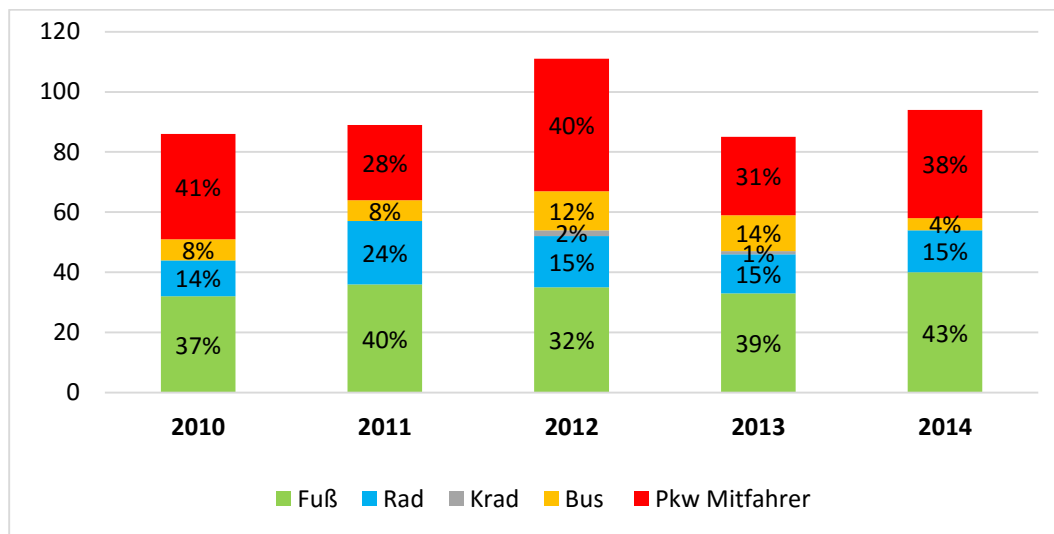


Abbildung 2-63: Verletzte Kinder und Jugendliche im Bereich der Polizeidirektion Wiesbaden (Polizeipräsidium Westhessen, 2015)

Eine Auswertung der Unfälle von Kindern und Jugendlichen nach Anlass der Verkehrsteilnahme, wie z.B. auf dem Weg zur Schule oder zum Sport/ Freizeit, liegt nicht vor, besondere Unfallschwerpunkte und Ursachen sind nicht erkennbar.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren

Im Hinblick auf den demographischen Wandel nimmt die Betrachtung von Unfällen mit Seniorinnen und Senioren einen besonderen Raum ein, sie sind im Alltag – wie Kinder und Jugendliche - nahraumorientiert besonders häufig zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

2014 lag der Anteil der 65-79 jährigen an der Gesamtbevölkerung bei 14%, der der über 80 jährigen bei 4%, eine genaue Analyse der Unfallbeteiligung dieser Altersgruppe liegt nicht vor.

Vertiefende Betrachtung Fußverkehr und Radverkehr

In Bezug auf die Verletzten und den Sachschaden werden die Fuß- und Radverkehrsunfälle noch genauer betrachtet:

In den Jahren 2011 und 2013 kam es jeweils zu einem getöteten Radfahrenden (Abbildung 2-64). Die Zahl der Schwerverletzten ist in den Jahren 2012 bis 2014 im Vergleich zu 2011 leicht verringert. Die Anzahl der Leichtverletzten, die insgesamt den größten Anteil bei Radverkehrsunfällen ausmacht, sinkt von 2011 auf 2012 ab, um dann bis 2014 wieder anzusteigen. Die Anzahl der Sachschäden schwankt um ca. 50 pro Jahr, lediglich im Jahr 2013 war sie mit 35 relativ niedrig.

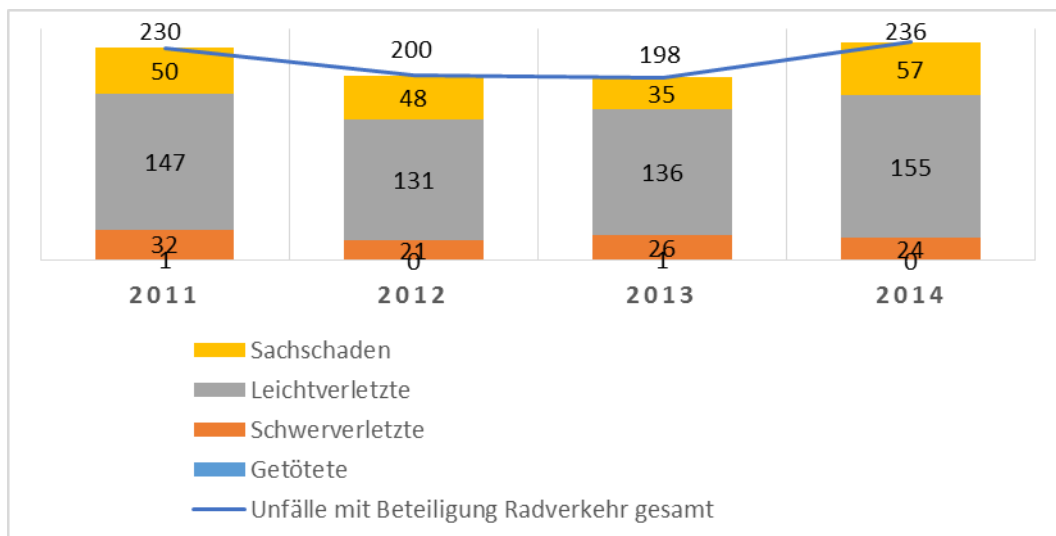


Abbildung 2-64: Verkehrsunfälle mit verletzten Radfahrenden 2011-2014

Die Zahl der Verletzten im Fußverkehr (Abbildung 2-65) verteilt sich anders: Die Zahl der Leichtverletzten hat auch hier den größten Anteil, ist aber geringer als bei den verletzten Radfahrern. Die Anzahl der Schwerverletzten ist dagegen im Vergleich höher, genauso wie die Zahl der Getöteten: 2011, 2012 und 2014 sind jeweils zwei Fußgänger zu Tode gekommen, im Jahr 2013 stieg diese Zahl auf vier.

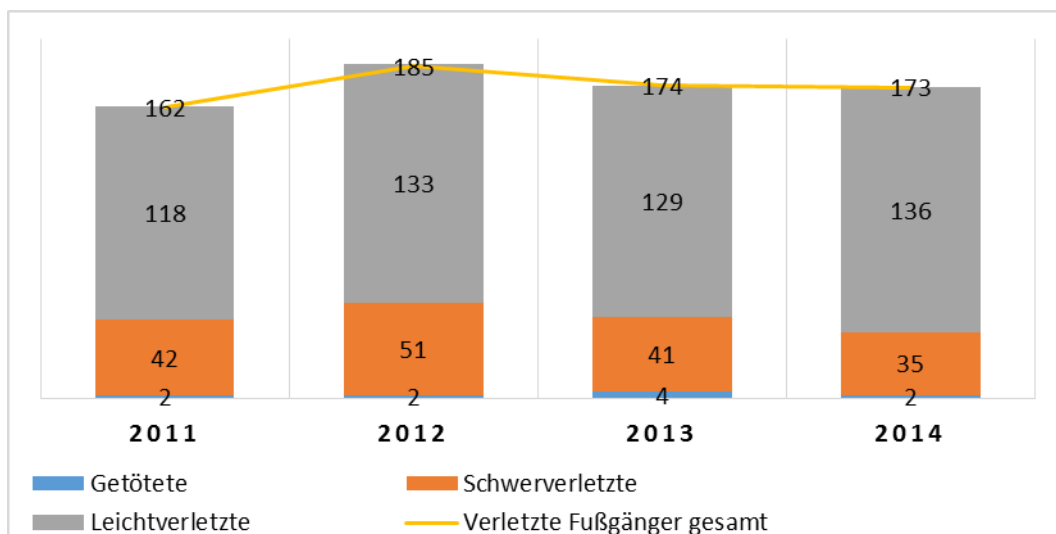


Abbildung 2-65: Verkehrsunfälle mit verletzten Fußgängern 2011-2014

Lage der Unfallhäufungsstellen

Die Betrachtung von Unfallhäufungsstellen mit Personenschäden gibt Hinweise auf besonderen Handlungsbedarf. Dabei wurden die Unfallorte der Jahre 2011 – 2014 überlagert und zusammenfassend in Plan 2.9.1 und Tabelle 2-19 dargestellt. Fuß- und Radverkehr als sogenannte ‚schwache‘ Verkehrsteilnehmende sind hinsichtlich Unfallfolgen mit Personenschäden

besonders gefährdet. In der Auswertung wurden die Unfälle mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr daher gesondert dargestellt.

Die Betrachtung der Unfallhäufungsstellen von Unfällen mit Personenschaden in den Jahren 2011 bis 2014 zeigt, dass sich die Unfallhäufungsstellen vor allem auf die innenstadtnahen Bezirke entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen sowie an Knotenpunkten konzentrieren.

Die Häufungsstellen für Unfälle mit hoher absoluter oder prozentualer Fußverkehrsbeteiligung 2011-2014 finden sich auf der Dotzheimer Straße (56 Unfälle, 31% Fußverkehrsbeteiligung), in Biebrich (27, 36%), rund um den Bahnhofsvorplatz (20, 25%), entlang des Bismarckrings (16, 25%), auf der Schwalbacher Straße (16, 13%), auf der Hochheimer Straße (11, 25%), der Wilhelmstraße (11, 13%) und in Erbenheim auf der Berliner Straße (10, 33%).

Häufungsstellen für Unfälle mit hoher absoluter oder prozentualer Radverkehrsbeteiligung 2011 bis 2014 finden sich vor allem auf der Dotzheimer Straße (21, 12%), auf der Hochheimer Straße 19, 43%), in Biebrich (18, 24%), in Mainz-Kastel (17, 34%), auf der Biebricher Allee (16, 36%), rund um den Bahnhofsvorplatz (15, 19%), auf der Schiersteiner Straße (15, 29%) und auf der Rheingaustraße (12, 33%).

Tabelle 2-19: Unfallhäufungsstellen mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr 2011-2014

Unfallstrecke / -punkt	Personenschaden gesamt	mit Beteiligung Fußverkehr	mit Beteiligung Radverkehr
Dotzheimer Straße	178	56	21
Biebrich	75	27	18
Bahnhofsvorplatz	81	20	15
Schwalbacher Straße	127	16	8
Bismarckring	65	16	7
Hochheimer Str.	44	11	19
Wilhelmstraße	82	11	9
Erbenheim Berliner Straße	30	10	0
Mainz-Kastel	40	9	17
Mainzer Straße	63	8	8
Erich-Ollenhauer-Str.	42	8	5
Auffahrt B643	25	7	4
Schierstein Rheingastr.	28	6	4
Siegfriedring	25	5	8
Äppelallee	30	5	7
Westcenter	27	5	6
Rheingaustraße	36	4	12
Boelckestr. Süd	42	4	8
Konrad-Adenauer-Ring/Biebricher Al- lee	27	4	5
Schiersteiner Str.	52	3	15
Biebricher Allee	44	2	16

2.9.3 Fazit

Die Betrachtung der Straßenverkehrsunfälle zeigt, dass die Unfallentwicklung in Wiesbaden tendenziell rückläufig ist. Bei allen Verkehrsteilnehmergruppen wie auch den Altersgruppen sind die auf die Einwohnerzahl bezogenen Unfallzahlen im Vergleich zu anderen Städten, aber auch gegenüber dem Landes- und Bundesdurchschnitt unterdurchschnittlich.

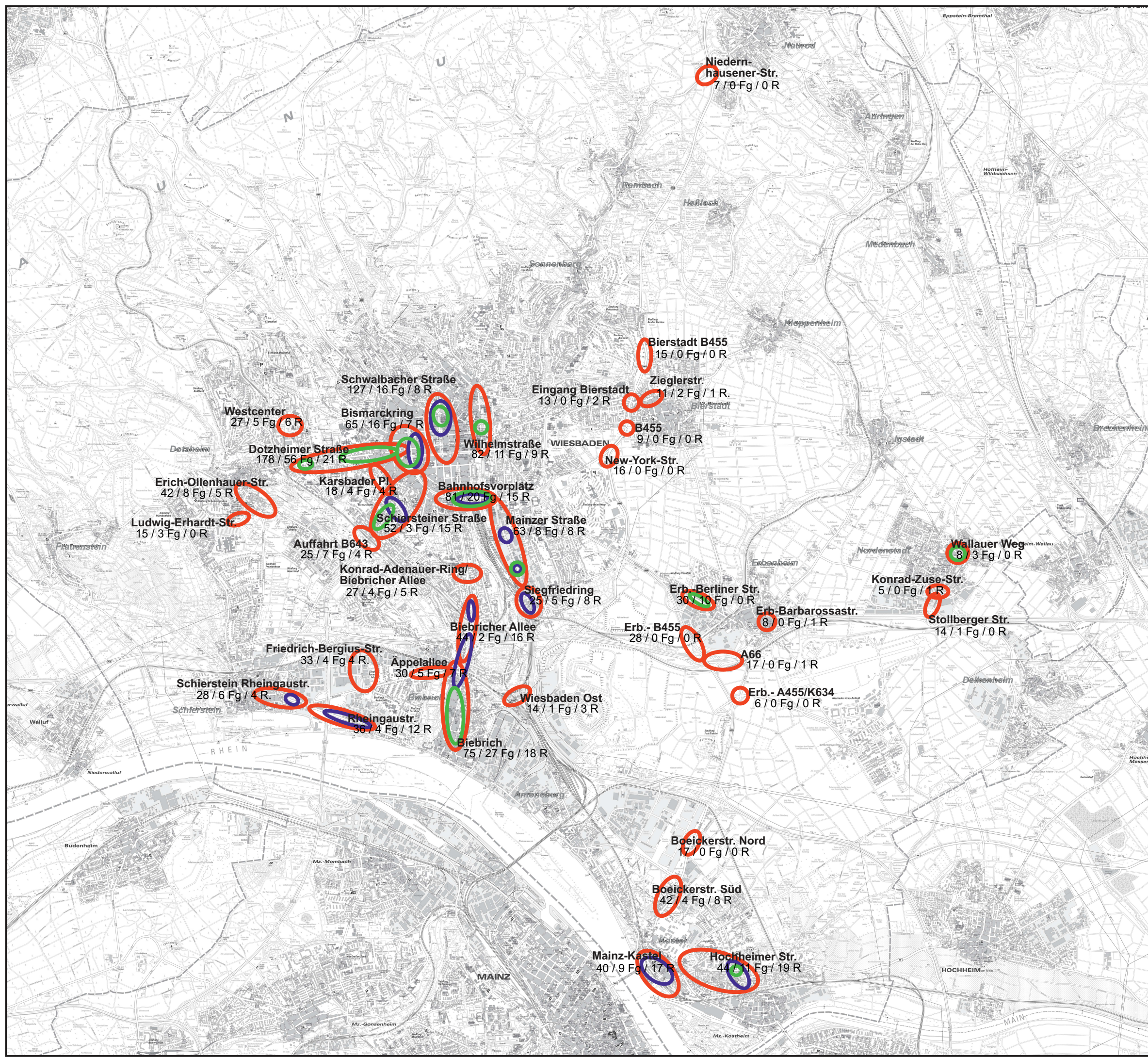
Besondere Auffälligkeiten sind nur in Bezug auf die räumliche Verteilung der Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung festzustellen. Sie konzentrieren sich auf die innenstadtnahen

Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungsbereiche wie auch die Zentrenbereiche der Stadtteile, hier überlagern sich die unterschiedlichen Nutzungen und Verkehrsarten bei gleichzeitig geringen Flächenressourcen.

Regelmäßige Verkehrsschauen von Verwaltung, Polizei und Verkehrsbetrieben befassen sich mit der Entschärfung von Unfallschwerpunkten. Besonders positiv ist zu bewerten, dass neben der Beseitigung von Unfallursachen im Kfz-Verkehr derzeit Verkehrsschauen zu thematischen Schwerpunkte wie z.B. Bahnübergänge durchgeführt werden. Dabei werden die Belange des Fuß- und Radverkehr integriert betrachtet.

- Unfallsschwerpunkte mit**
- Personenschaden
 - mit Beteiligung Fußverkehr (Fg)
 - mit Beteiligung Radverkehr (R)

63 / 8 Fg / 8 R
 Unfälle gesamt in 4 Jahre /
 davon mit Beteiligung Fußverkehr /
 davon mit Beteiligung Radverkehr



Landeshauptstadt
Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030

Unfallhäufungsstellen 2011 - 2014
 Quelle: Präsentation Unfallauswertung
 Wiesbaden 2006-2014

Datum: 04.02.2016 ohne Maßstab

Z I V Zentrum für
 integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRLÖSUNGEN

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de