



Gesamtkonzept Radverkehr

für die Landeshauptstadt
Dresden

- Zwischenbericht 2 -

Auftraggeber

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt,
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
PF 120 020
01001 Dresden

Datum

23. Mai 2014

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120
D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b
D-30171 Hannover

Tel. (05 11) 220 601 -80
Fax (05 11) 220 601 -990

E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

INHALT

1	ANLASS UND AUFGABE	5
2	VORGEHEN	6
3	ENTWICKLUNG UND AUSPRÄGUNG DES UNFALLGESCHEHENS MIT RADFAHRENDEN	8
3.1	Längerfristige Entwicklungstendenzen	8
3.2	Ausprägung des Unfallgeschehens im Radverkehr im Dreijahreszeitraum 2010-2012	10
3.2.1	Unfallzahlen und Unfallfolgen	10
3.2.2	Zeitliche Verteilung der Unfälle	12
3.2.3	Alter der an Radverkehrsunfällen beteiligten Radfahrer	13
3.2.4	Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen	15
3.2.5	Unfallursachen und Unfallörtlichkeiten	17
4	ERMITTLUNG UND NÄHERE BETRACHTUNG UNFALLAUFFÄLLIGER STRECKENABSCHNITTE UND KNOTENPUNKTE.....	20
4.1	Ermittlung unfallauffälliger Strecken und Knotenpunkte	20
4.2	Auswahl der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Streckenabschnitte und Knotenpunkte	20
4.3	Nähere Betrachtung ausgewählter unfallauffälliger Bereiche	22
4.3.1	Kötzschenbroder Straße (Gustav-Schwab-Straße bis Washingtonstraße)	22
4.3.2	Alaunstraße (Bautzner Straße bis Bischofsweg) - ohne Albertplatz	23
4.3.3	Fritz-Reuter-Straße, Bischofsweg (Hansastraße bis Königsbrücker Straße)	24
4.3.4	Königsbrücker Straße (Bischofsweg bis Albertplatz) - ohne Albertplatz	25
4.3.5	Leipziger Straße (Rankestraße bis Mohnstraße) - ohne Knotenpunkt Leipziger Straße	26
4.3.6	Tharandter Straße (Kesselsdorfer Straße bis Würzburger Straße)	27
4.3.7	Großenhainer Straße (Döbelner Straße bis Maxim-Gorki-Straße)	28
4.3.8	Kesselsdorfer Straße (Tharandter Straße bis Julius-Vahlteich-Straße)	29
4.3.9	Meißner Landstraße (Alte Meißner Landstraße bis Bremer Straße)	30
4.3.10	Großenhainer Straße (Maxim-Gorki-Straße bis Erfurter Straße, ohne Knotenpunkt Riesaer Straße)	31
4.3.11	Leipziger Straße / Rehefelder Straße	32
4.3.12	Budapester Straße / Schweizer Straße	33
4.3.13	Großenhainer Straße / Riesaer Straße	34
4.3.14	Teplitzer Straße / Gostritzer Straße, Mockritzer Straße	35
4.3.15	Strehleener Straße / Strehleener Platz	36
4.3.16	Zwinglistraße / Schneebergstraße	37
4.3.17	Fritz-Löffler-Straße / Reichenbachstraße	38
4.3.18	Rayskistraße / Wiener Straße	39
4.3.19	Fetscherstraße / Holbeinstraße	40
4.3.20	Winterbergstraße / Karcherallee	41
4.3.21	Schlesischer Platz (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)	42
4.3.22	Könneritzstraße / Devrientstraße (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)	43
4.3.23	Sachsenplatz (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)	44
4.3.24	Rathenauplatz (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)	45
5	FAZIT	46

6	VERZEICHNISSE UND QUELLEN	48
6.1	Abbildungsverzeichnis	48
6.2	Tabellenverzeichnis	49
6.3	Abkürzungsverzeichnis	49
6.4	Quellenverzeichnis.....	49
6.5	Impressum.....	49
7	ANLAGEN	50

ANLAGEN

- Anlage 1** Übersicht unfallauffälliger Bereiche (linienhaft) im Dresdener Stadtgebiet
- Anlage 2** Übersicht unfallauffälliger Bereiche (punktuell) im Dresdener Stadtgebiet
- Anlage 3** Übersichtsplan zur Lage der unfallauffälligen Strecken und Knotenpunkte

1 ANLASS UND AUFGABE

Zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses A 0049/05 lässt die Landeshauptstadt Dresden ein Gesamtkonzept für den Radverkehr in Dresden erarbeiten.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu entwickeln und damit die finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen. Die positive Entwicklung des Modal split bezüglich des Radverkehrs (Steigerung von 6 % im Jahr 1991 auf 16 % im Jahr 2008)¹ soll sich weiter fortsetzen.

Im Herbst 2013 hat die Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung die beiden Büros

- ISUP GmbH Dresden (Federführung) und
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz Hannover

mit der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Radverkehr beauftragt. Die Konzepterarbeitung erfolgt in insgesamt 4 Stufen und soll, nach Bestätigung durch den Stadtrat, als Grundlage für weitere Planungen und Investitionen im Rahmen der Radverkehrsförderung dienen.

Der vorliegende Zwischenbericht 2 bezieht sich auf die im Rahmen der Stufe 1 durchgeführte Auswertung des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden in Dresden.

Aufgabenstellung der Analyse des Unfallgeschehens im Radverkehr ist es,

- typische Ausprägungen und Auffälligkeiten des Radverkehrsunfallgeschehens in Dresden durch eine Analyse der statistischen Daten zu ermitteln und im Vergleich zu generellen Tendenzen des Unfallgeschehens im bundesweiten Radverkehr bzw. zur Unfallsituation in anderen Städten zu bewerten,
- die örtliche Verteilung der Unfälle zur Identifizierung von Unfallhäufungsstellen durch Überlagerung und Auszählung der digitalen Steckkarten zu ermitteln,
- typische Ausprägungen des Unfallgeschehens mit Radfahrenden in Dresden herauszuarbeiten,
- Folgerungen in Hinblick auf die Verkehrssicherheitsarbeit abzuleiten.

Die Ergebnisse der Unfallauswertung fließen abschließend in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes für Dresden ein.

¹ Mobilität in Dresden und Umland, SrV 2008 für die Region Dresden, Dresden 2008

2 VORGEHEN

In der Untersuchung wurden auf Grundlage der polizeilichen Daten zum Verkehrsunfallgeschehen die Erkenntnisse zur Gefährdungssituation des Radverkehrs und zu konkreten Verkehrssicherheitsdefiziten in mehreren Stufen konkretisiert.

Sämtliche Daten wurden von der Polizeidirektion Dresden zur Verfügung gestellt, der für ihre tatkräftige Unterstützung des Projektes ausdrücklich zu danken ist.

Für die Identifikation von unfallauffälligen Bereichen in den Jahren 2010 bis 2012 wurden digitale Unfalltypensteckkarten erstellt und bezüglich typischer Unfallhergänge ausgewertet.

Beschreibung der Datengrundlage

Die Auswertung des Unfallgeschehens im Radverkehr basiert auf einem EUSKA-Unfalldatensatz der Polizeidirektion Dresden vom 10. Januar 2014 mit allen Radverkehrsunfällen der Jahre 2010-2012. Dieser Datensatz wurde sowohl für die Bewertung des Gesamtunfallgeschehens sowie für die Untersuchung der örtlichen Unfallverteilung verwendet. Die EUSKA-Daten weichen zum Teil von den bereits zuvor erstellten amtlichen Statistiken ab, da hier nachträgliche Bearbeitungen möglich und auch erforderlich sind.

Ein ausführlicherer Datensatz aus einer weiteren EUSKA-Datenbank der Polizei, welcher umfangreichere Auswertungen zuließe, aber durch Bearbeitungsvorgänge weitere Abweichungen enthält, wurde lediglich zur Auswertung des Alters der an den Unfällen beteiligten Radfahrenden einbezogen.

Analyse statistischer Daten

Die statistische Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrenden in Dresden umfasst insgesamt folgende Bausteine:

- Betrachtung der Langzeitentwicklung des Unfallgeschehens bzgl. Zahl und Unfallschwere in den Jahren 2003-2013
- Vertiefende Auswertung ausgewählter Unfallmerkmale (z. B. Unfallfolgen, Unfallgegner, Alter der beteiligten Radfahrenden, Unfallursachen) für einen Dreijahreszeitraum (2010-2012)
- Vergleich mit anderen vorliegenden statistischen Daten zum Unfallgeschehen der Radfahrenden zur Ableitung dresdenspezifischer Auffälligkeiten.

Allgemeine Hinweise zur Analyse von Radverkehrsunfällen

Insgesamt ist bei der Analyse der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle zu berücksichtigen, dass gerade bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert, die hier nicht einbezogen werden konnten. Dies betrifft vor allem Alleinunfälle oder auch Unfälle zwischen Radfahrenden und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern mit meist geringerem Sachschaden oder auch leichten Verletzungen.

Eine in Münster durchgeführte Studie, bei der erstmals das Unfallgeschehen im Radverkehr systematisch untersucht wurde, zeigt, dass die Zahl der Radverkehrsunfälle in Münster dreimal höher ist als bislang vermutet. Über 12 Monate wurden von der Polizei und den Krankenhäusern in Münster alle Daten zu Unfällen zusammengetragen und ausgewertet. Nur ein Viertel aller dabei verzeichneten Radverkehrsunfälle wurden demnach polizeilich erfasst, dies entspricht einer Dunkelziffer von rund 75 %.

Zu bedenken ist außerdem, dass auch Konflikte ohne Unfall für das subjektive Sicherheitsempfinden des einzelnen Radfahrers und damit für die Attraktivität des Radfahrens von Bedeutung sind. Dennoch geben Untersuchungen auf Basis der polizeilichen Unfalldaten wertvolle Aufschlüsse über typische Ausprägungen des Unfallgeschehens und die örtlichen Sicherheitsdefizite.

Ermittlung unfallauffälliger Örtlichkeiten

Die Ermittlung unfallauffälliger Örtlichkeiten im Stadtgebiet dient der Identifizierung von Straßenzügen und Knotenpunkten mit auffälligem Unfallgeschehen. Hierzu wurde aus dem EUSKA-Datensatz der Polizei eine Unfalltypensteckkarte für den betrachteten Dreijahreszeitraum erstellt. Hierin ist neben dem Unfallort auch der Unfalltyp bzw. die Unfallschwere abzulesen.

Straßenzüge, die Unfallhäufungen erkennen ließen, wurden in plausible Abschnitte gegliedert, z. B. zwischen größeren Knotenpunkten. Dabei wurden Unfälle an den Schnittpunkten zweier Abschnitte jeweils der Straße mit der höheren Verkehrsbedeutung zugeteilt.

In Abhängigkeit der Länge der Abschnitte und der Anzahl der dem Abschnitt zugeordneten Unfälle wurde die Unfalldichte [Unfälle/(1.000m und Jahr)] berechnet. Für Knotenpunkte ergibt sich die Unfalldichte als [Unfälle/Jahr].

Aufgelistet wurden die Strecken mit mehr als 3 Radverkehrsunfällen pro Kilometer und Jahr im Zeitraum 2010-2012 sowie Knotenpunkte mit durchschnittlich mindestens 3 Unfällen pro Jahr.



Abbildung 2.1 Auszug aus der digitalen Unfalltypensteckkarte mit Radverkehrsunfällen (2010-2012)

Auf Grundlage der örtlichen Unfallverteilung wurden in Abstimmung mit der Stadt Dresden insgesamt 10 Streckenabschnitte und 10 Knotenpunkte mit auffälligem Unfallgeschehen ausgewählt. Die Auswahl erfolgte nach Lage der unfallauffälligen Bereiche im Stadtgebiet (Betrachtung der Bereiche außerhalb des Innenstadt-Ringes) sowie der Unfalldichte. Zusätzlich wurde die Auswahl durch vier unfallauffällige Knotenpunkte im Zuge des Innenstadt-Ringes ergänzt.

Für diese 24 Bereiche wurden die digitalen Unfallsteckkarten näher betrachtet und typische Ausprägungen des Unfallgeschehens ermittelt.

3 ENTWICKLUNG UND AUSPRÄGUNG DES UNFALLGESCHEHENS MIT RADFAHRENDEN

3.1 Längerfristige Entwicklungstendenzen²

Die Anzahl der in Dresden polizeilich ermittelten Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 2003 bis 2013 schwankt zwischen 14.661 und 16.644 Unfällen pro Jahr. Seit 2010 ist die Gesamtanzahl rückläufig, steigt jedoch in 2013 nochmals leicht an.

Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen beteiligten Radfahrenden ist seit 2003 ständig angestiegen und erreichte im Jahr 2011 ihren Höhepunkt mit 1.420 an Unfällen beteiligte Radfahrende. Dabei stellt das Jahr 2010 eine erfreuliche Ausnahme dar, die sich allerdings in den nächsten Jahren nicht fortsetzt. Seit 2011 ist die Anzahl der beteiligten Radfahrenden jedoch rückläufig.

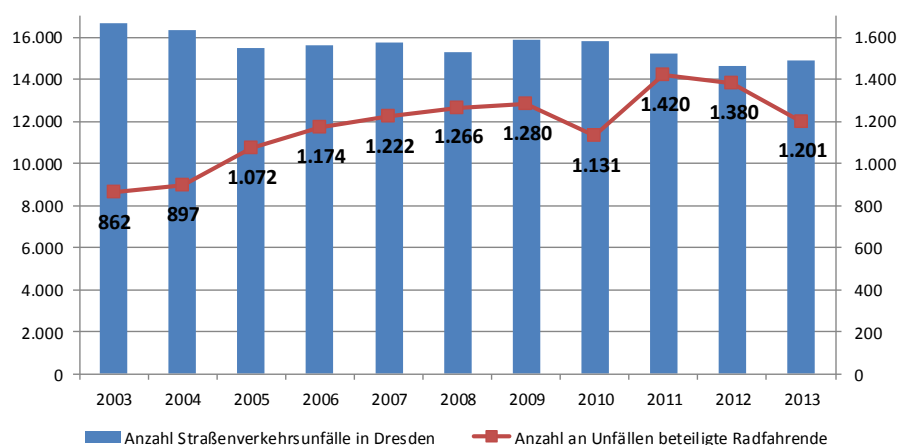


Abbildung 3.1 Anzahl Straßenverkehrsunfälle in Dresden und dabei beteiligte Radfahrende (Daten Polizei Dresden)

Die Gesamtanzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Radfahrenden ist nach einem stetigen Anstieg bis 2011, seit 2012 erfreulicherweise wieder rückläufig.

Zu vermerken ist dabei auch, dass der Anteil der Radfahrenden am Modal Split in Dresden von 2003 bis 2008 von 12 % auf 16 % deutlich angestiegen ist.

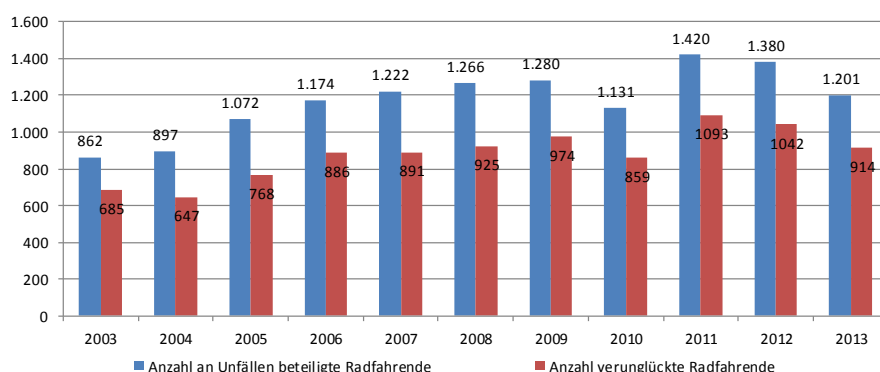


Abbildung 3.2 Anzahl beteiligter und Anteil verunglückter Radfahrer (Daten Polizei Dresden)

Bei der Betrachtung der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Personen fallen die Radfahrenden mit knapp 25 % bis 40 % an allen bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Personen sehr deutlich ins Gewicht. Verglichen mit einem Radverkehrsanteil am Binnenverkehr in Dresden von 12 %-16 % weist der Anteil der verunglückten Radfahrer auf eine überdurchschnittliche Gefährdung hin.

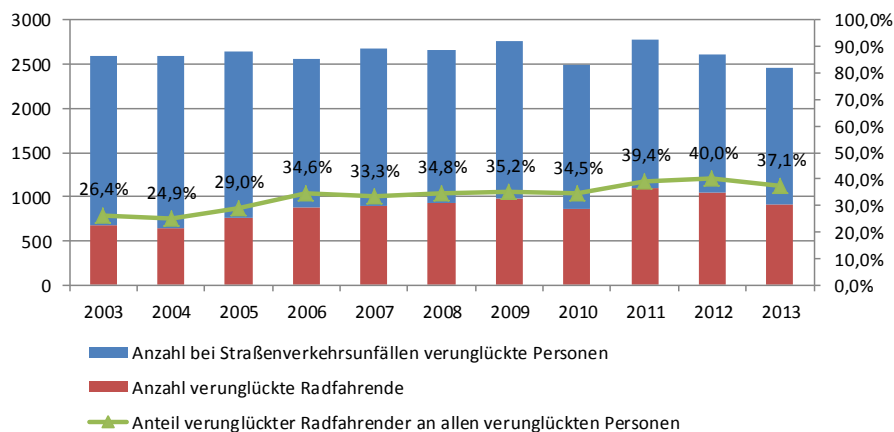


Abbildung 3.3 Anzahl verunglückter Radfahrende in Bezug zu allen bei Straßenverkehrsunfällen verunfallter Personen (Daten Polizei Dresden)

Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen im betrachteten Zeitraum (2003-2012, für 2013 liegen keine Daten vor) liegt bei 119 Verkehrsteilnehmern, darunter 16 Radfahrende. Der Anteil der getöteten Radfahrenden liegt im Durchschnitt bei ca. 16 %. Im Jahr 2011 verunfallten auffällig viele Radfahrenden tödlich (5 Personen) während sich die Gesamtanzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen lediglich auf 7 Personen beläuft. Die Ursachen der tödlichen Radverkehrsunfälle im Jahr 2011 variieren zwischen Alkoholkonsum, Fehler beim Ein- bzw. Ausparken oder Fehler bei der Vorfahrtgewährung.

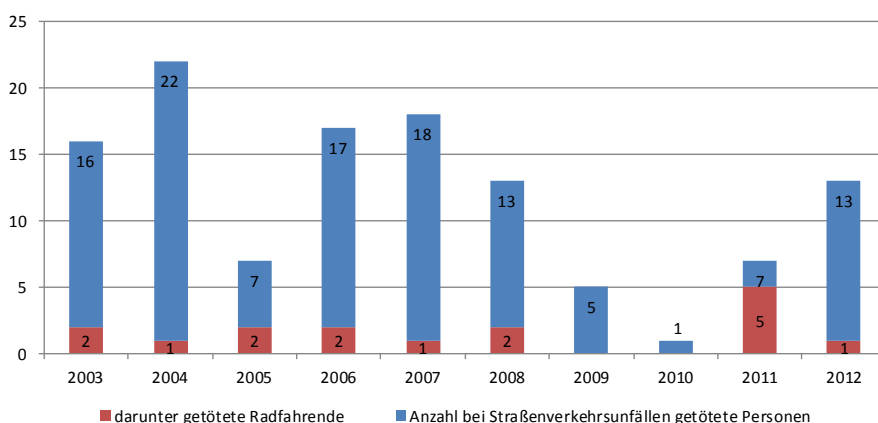


Abbildung 3.4 Anzahl getöteter Radfahrender in Bezug zu allen bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen (Daten Polizei Dresden)

3.2 Ausprägung des Unfallgeschehens im Radverkehr im Dreijahreszeitraum 2010-2012

3.2.1 Unfallzahlen und Unfallfolgen

Insgesamt ereigneten sich in den drei betrachteten Jahren in Dresden 3.649 Radverkehrsunfälle mit knapp 4.000 beteiligten Radfahrenden.

Dabei blieb es in 836 Unfällen bei Sachschäden, bei 2.236 Unfällen wurden 2.359 Personen leicht verletzt und bei 571 Unfällen zogen sich insgesamt 575 Personen schwere Verletzungen zu. Bei sechs Unfällen wurde jeweils eine Person getötet.

	2010	2011	2012	Gesamt
Anzahl leicht verletzte Personen	669	875	851	2.395
Anzahl schwer verletzte Personen	182	208	185	575
Anzahl getötete Personen	0	5	1	6

Tabelle 3.1 Anzahl verunglückter Personen bei Radverkehrsunfällen 2010-2012 nach Verletzungsgrad (Daten Polizei Dresden)

Der Vergleich mit dem gesamten Unfallgeschehen auf den Straßen im Dresdener Stadtgebiet zeigt, dass es sich bei etwa 8 % aller polizeilich gemeldeten Unfälle um Radverkehrsunfälle handelt. Bei der Betrachtung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Personen erhöht sich der Anteil der bei Radverkehrsunfällen verletzten Personen jedoch deutlich auf mehr als ein Drittel. Bei der Betrachtung des Anteils der schwer verletzten und getöteten Personen liegt der Anteil der bei Radverkehrsunfällen schwer verletzten bzw. getöteten Personen sogar bei knapp 44 %.

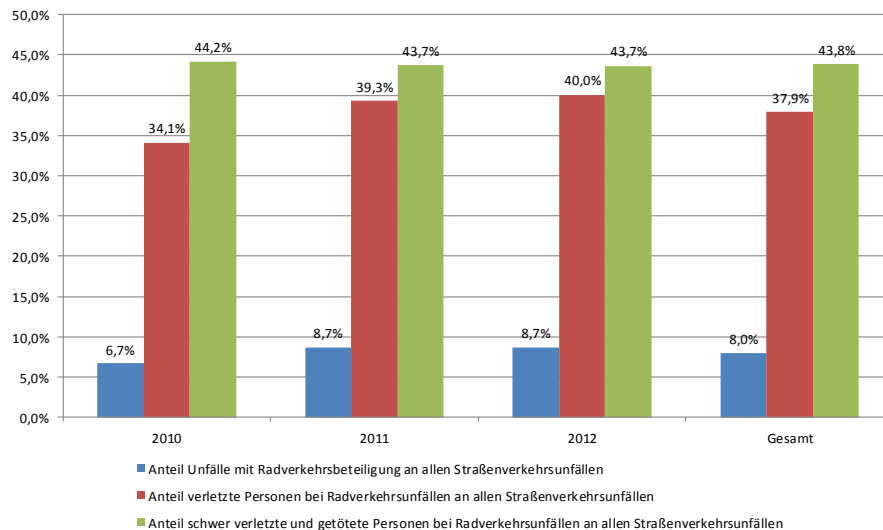


Abbildung 3.5 Vergleich der Radverkehrsunfälle zu allen Straßenverkehrsunfällen im Stadtgebiet Dresden (Daten Polizei Dresden)

Ein Vergleich des Unfallgeschehens mehrerer deutscher Großstädte in Bezug zum Radverkehrsanteil und zur Einwohnerzahl zeigt für Dresden ein überdurchschnittliches Unfallaufkommen beim Radverkehr.

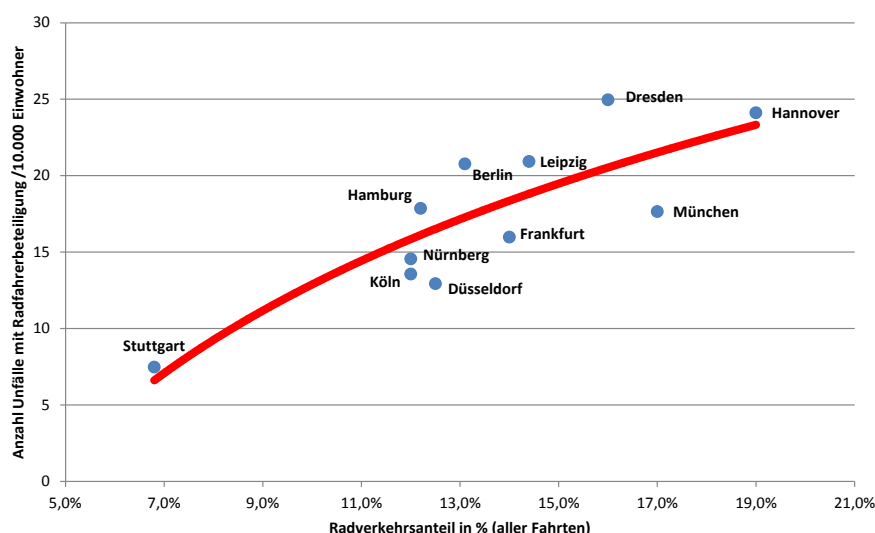


Abbildung 3.6 Vergleich des Unfallgeschehens mehrerer Kommunen³

Besonders deutlich wird die überdurchschnittliche Gefährdung der Radfahrenden in Dresden bei der Betrachtung der Unfallschwere. Vergleiche mit anderen Großstädten zeigen dabei, dass der Anteil der Unfälle mit schwerem Personenschaden in Dresden deutlich stärker ausgeprägt ist als in den anderen Städten.

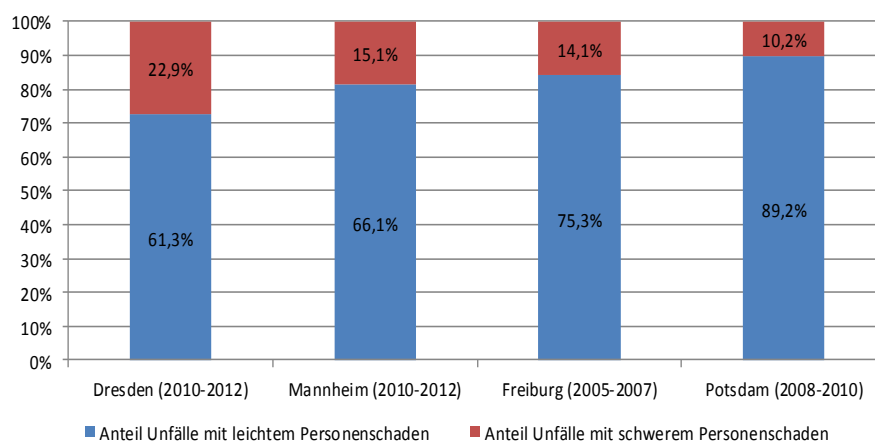


Abbildung 3.7 Unfallschwere bei Radverkehrsunfällen (nur Personenschäden), Dresden im Städtevergleich (Daten Polizei Dresden, Unfalluntersuchungen in Mannheim, Freiburg und Potsdam)

³ Das Diagramm zeigt einen Vergleich von elf Großstädten in Deutschland für die die Unfallzahlen der Jahre 2010-2012 sowie ein Radverkehrsanteil bekannt sind. Durch das Diagramm wird ein Gesamteindruck zur Einordnung des Unfallgeschehens im Vergleich zu anderen Kommunen aufgezeigt.

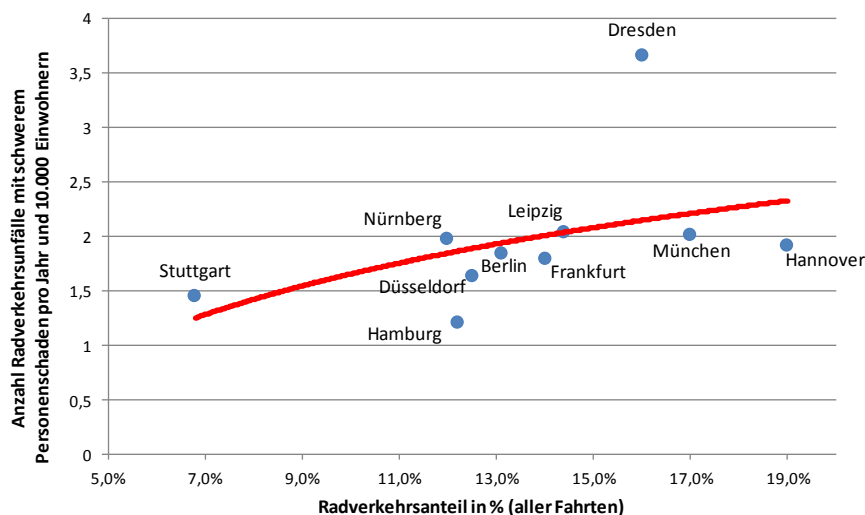


Abbildung 3.8 Vergleich des Unfallgeschehens bezüglich der Unfälle mit schwerem Personenschaden mehrerer Kommunen⁴

3.2.2 Zeitliche Verteilung der Unfälle

Die Verteilung der Unfallzahlen im Tagesverlauf deckt sich in etwa mit der zu erwartenden Verteilung des Verkehrsaufkommens im Alltagsradverkehr. Vor allem die üblichen Zeiten des Berufs- und Schülerverkehrs sind durch erhöhte Unfallzahlen in den Morgen- bzw. Nachmittagsstunden (6-8 Uhr und 14-18 Uhr) zu erkennen.

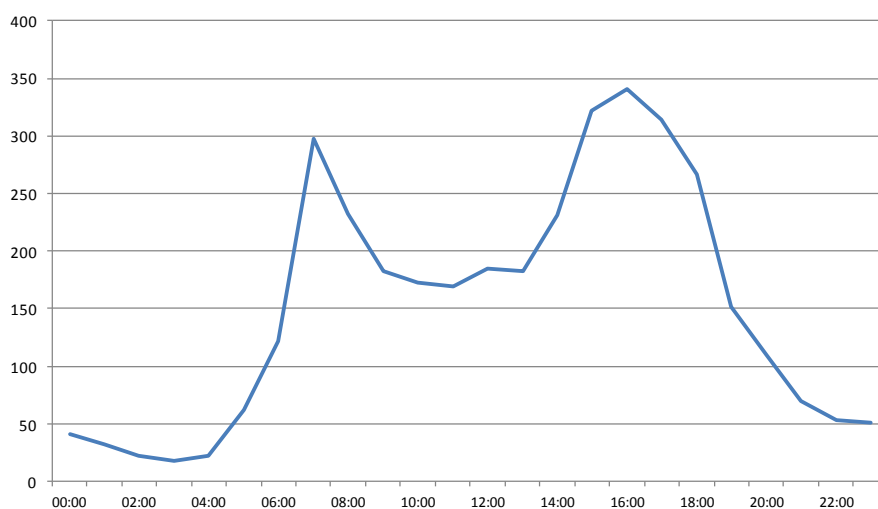


Abbildung 3.9 Tagesganglinie der Radverkehrsunfälle in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)

Auch die Betrachtung des Unfallgeschehens im Wochen- bzw. Jahresverlauf stärkt die Parallele zwischen Verkehrsaufkommen im Alltagsradverkehr und den Unfallzahlen. Der überwiegende Teil der Radverkehrsunfälle geschieht an Werktagen - mit deutlichem Einbruch an den Wochenenden – bzw. in den Monaten Mai bis September.

⁴ Das Diagramm zeigt einen Vergleich von elf Großstädten in Deutschland für die die Unfallzahlen der Jahre 2010-2012 sowie ein Radverkehrsanteil bekannt sind.

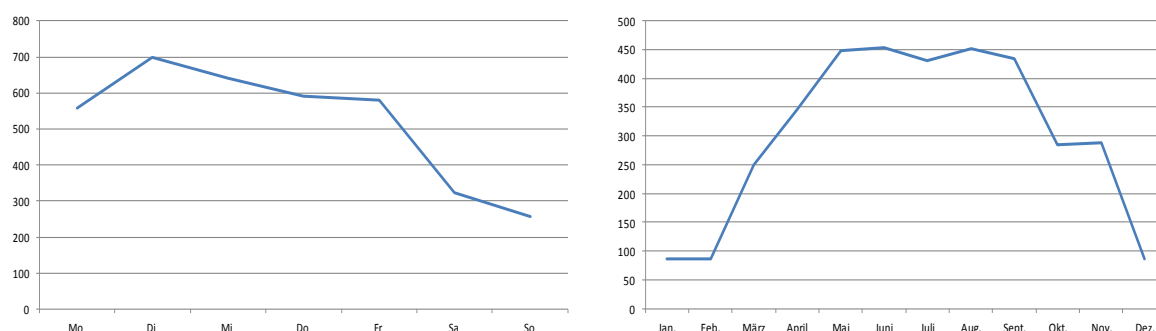


Abbildung 3.10 Wochenganglinie (links) und Jahresganglinie (rechts) der Radverkehrsunfälle in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)

3.2.3 Alter der an Radverkehrsunfällen beteiligten Radfahrer

Zur Betrachtung der Altersverteilung der beteiligten Radfahrenden wurde eine erweiterte Unfalldatendatei herangezogen, die von der Polizei ergänzend zur Verfügung gestellt wurde.

Bei der Betrachtung der Altersverteilung der an Radverkehrsunfällen mit Personenschäden beteiligten Radfahrer entfallen in Dresden über 40 % auf die Altersgruppe der Erwachsenen mittleren Alters (25-44 Jahre). Die Verteilung der Unfälle nach Altersgruppen entspricht insgesamt einer „großstadttypischen“ Verteilung, bei der der Anteil der beteiligten Kinder und Senioren eher geringer ausfällt.

Im Vergleich zu Daten aus dem gesamten Bundesgebiet ist damit auch die Altersgruppe der Erwachsenen mittleren Alters deutlich häufiger an Unfällen mit Personenschäden beteiligt. Auch die Altersgruppe der jungen Erwachsenen (15-24 Jahre) ist stärker an den Unfällen beteiligt als im deutschlandweiten Vergleich. Dagegen haben die Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen mit gut 6 % und die der Senioren mit knapp 9 % im Vergleich einen niedrigeren Anteil am Unfallgeschehen.

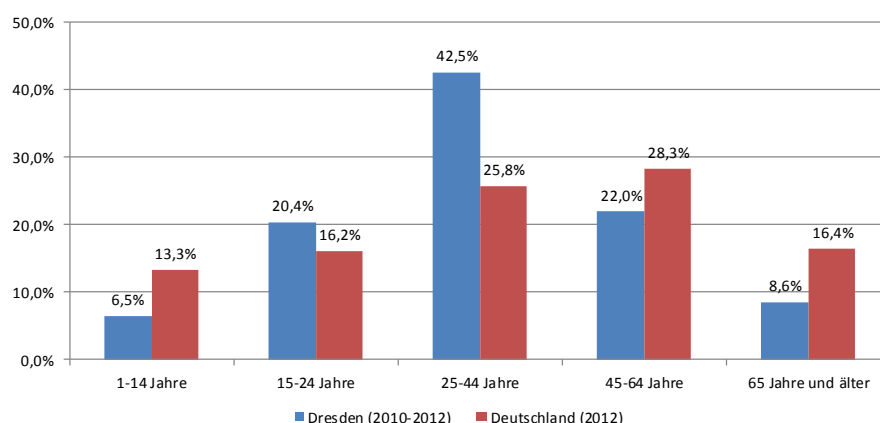


Abbildung 3.11 Altersverteilung der an Radverkehrsunfällen Beteiligten in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden) im Vergleich zu Daten aus dem Bundesgebiet (Statistisches Bundesamt 2012)

Der Vergleich der Unfallbeteiligung in Dresden mit den Werten für das gesamte Bundesgebiet zeigt allerdings eine deutlich größere Gefährdung fast aller Altersgruppen (außer den Senioren) in Dresden. Verglichen wurde hierbei die Anzahl der an Radverkehrsunfällen beteiligten Personen jeder Altersgruppe pro Jahr und pro 10.000 Einwohner (der jeweiligen Altersgruppe).

Die deutlich stärkere Gefährdung gegenüber dem Bundesgebiet lässt sich einerseits mit dem höheren Radverkehrsanteil in Dresden (ca. 16 %) gegenüber Deutschland (ca. 10 %) erklären. Sie zeigt aber auch, dass das Fahrrad in Dresden bei (fast) allen Altersgruppen einen großen Stellenwert einnimmt.

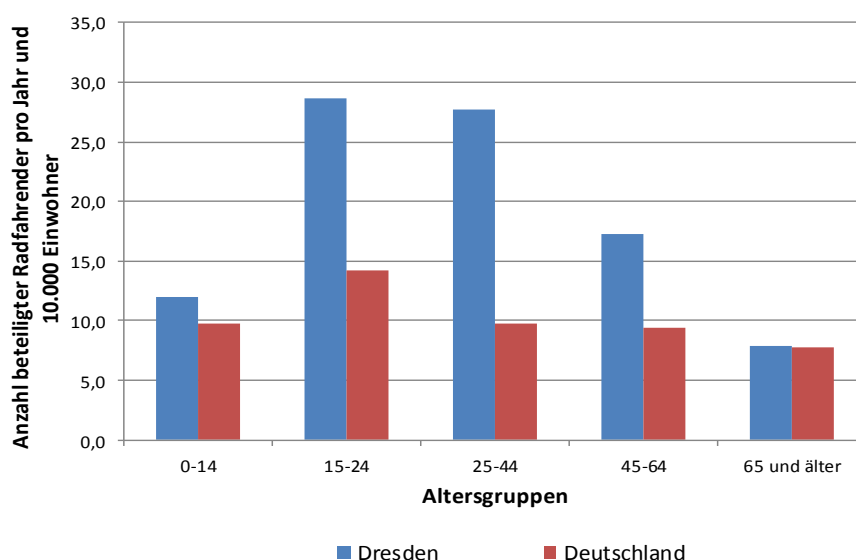


Abbildung 3.12 Anzahl der an Radverkehrsunfällen mit Personenschäden beteiligten Radfahrer pro Jahr und 10.000 Einwohner (nach Altersgruppen) (Daten Polizei Dresden und Statistisches Bundesamt 2012)

Die Betrachtung der Unfallfolgen bezüglich der Altersgruppen zeigt ebenfalls ein typisches Bild bei Radverkehrsunfällen, bei der ältere Radfahrende insgesamt häufiger schwerer Verletzungen davontragen als Jüngere. Bei den Senioren (65 Jahre und älter) verletzten sich über ein Drittel der verletzten Radfahrenden schwer, zwei Radfahrende wurden getötet. Der Anteil der schwer Verletzten ist in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen (15-24 Jahre) mit etwa 14 % am niedrigsten. Jeweils zwei weitere Getötete waren im Kindesalter bzw. gehörten der Altersgruppe der älteren Erwachsenen (45-64 Jahre) an.

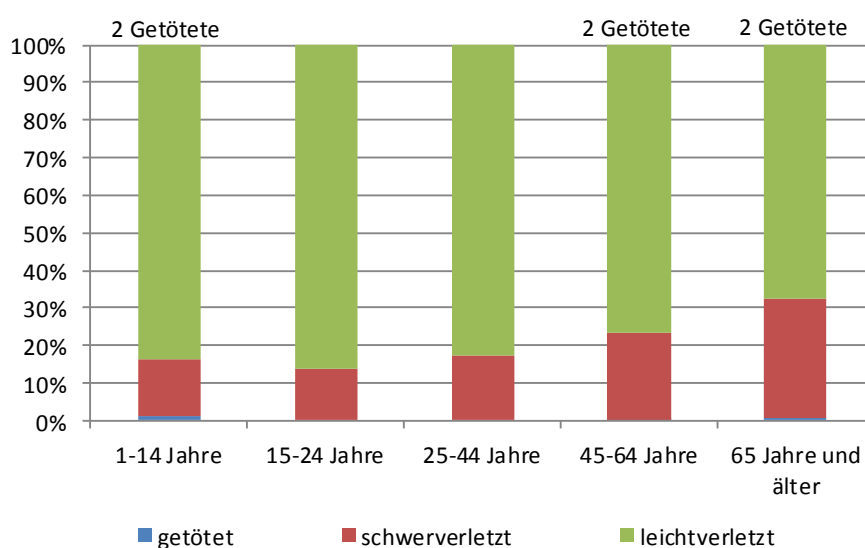


Abbildung 3.13 Unfallfolgen für Radfahrende nach Altersgruppe (Daten Polizei Dresden)

Bezogen auf den Anteil der Altersgruppe in der Dresdner Bevölkerung zeigt sich ein ähnliches, großstadttypisches Bild. Obwohl die jüngeren und älteren Erwachsenen einen Großteil der Bevölkerung darstellen, sind sie überdurchschnittlich häufig an Radverkehrsunfällen beteiligt. Kinder und vor allem Senioren sind im Vergleich zum Anteil der Altersgruppe an der Bevölkerung eher weniger an Radverkehrsunfällen beteiligt. Bei diesen Altersgruppen muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Fähigkeit der Radnutzung aufgrund des Alters nicht (mehr) durchgängig gegeben ist.

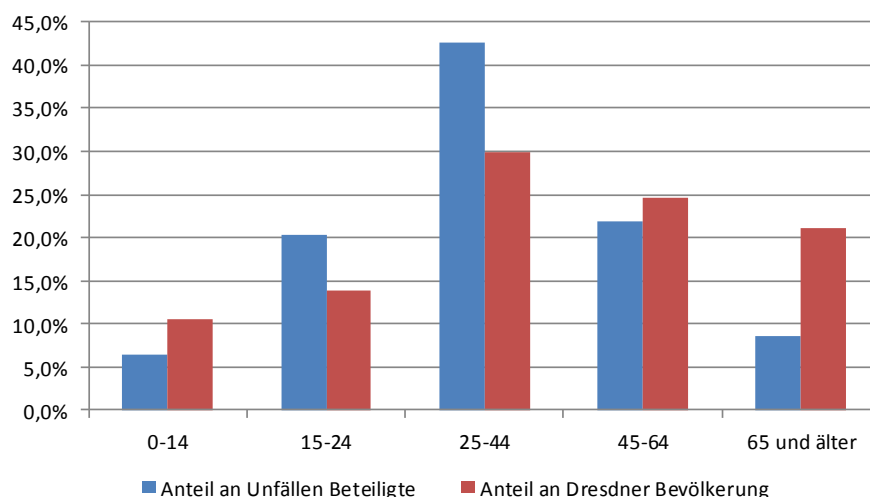


Abbildung 3.14 Altersverteilung der an Radverkehrsunfällen Beteiligten in Dresden (2010-2012) im Vergleich zum Anteil an der Bevölkerung (Daten Polizei Dresden, Statistik Sachsen)

3.2.4 Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen

Bei den Unfallgegnern dominieren in Dresden die Pkw. Über zwei Drittel aller Radverkehrsunfälle geschehen zwischen Pkw und Radfahrenden.

Auch im Vergleich zu anderen Städten bzw. im bundesweiten Vergleich ereignen sich die meisten Unfälle zwischen Radfahrenden und Pkws, allerdings ist die Bedeutung des Pkw als Unfallgegner in Dresden im Vergleich recht ausgeprägt.

Weiter auffällig ist zudem der recht hohe Anteil der Alleinunfälle. Diese stehen häufig in Zusammenhang mit einer eingeschränkten Fahrtüchtigkeit (Alkohol, Drogen) bzw. einer nicht angepassten Geschwindigkeit.

Weitere bei Radverkehrsunfällen beteiligte Unfallgegner wie zu Fuß Gehende (6,2 %), weitere Radfahrende (6,5 %) oder Unfälle mit Lkw (2,7 %) spielen nur eine untergeordnete Rolle im Unfallgeschehen.

Unfallgegner	Dresden (2010-2012)	Mannheim (2010-2012)	Potsdam (2008-2010)	Freiburg (2005-2007)
Alleinunfälle	15,8%	4,7%	10,1%	22,0%
Radfahrende	6,5%	5,6%	8,9%	11,7%
Pkw	66,3%	73,9%	63,3%	51,7%
Lkw	2,7%	4,0%	7,5%	4,5%
zu Fuß Gehende	5,7%	6,2%	5,2%	5,9%
Sonstige	1,6%	5,6%	5,1%	4,1%

Tabelle 3.2 Unfallgegner Radfahrender in Dresden und im Städtevergleich (Daten Polizei Dresden, Unfalluntersuchungen in Mannheim, Freiburg und Potsdam)

Auffällig ist hierbei vor allem, dass trotz des insgesamt sehr hohen Anteils schwerer Personenschäden am Unfallgeschehen in Dresden, der Anteil der Unfälle mit Lkw-Beteiligung doch eher unterdurchschnittlich ausfällt.

Unter den „sonstigen Verkehrsteilnehmern“ wurden auch Unfälle zwischen Straßenbahnen und Radfahrenden zusammengefasst. Im Betrachtungszeitraum ereigneten sich dabei insgesamt 35 Unfälle. Aus einer durch die Dresdner Verkehrsbetriebe durchgeführte interne Auswertung von Unfällen zwischen Schienenfahrzeugen und Radfahrenden geht hervor, dass der überwiegende Teil der Unfälle von den Radfahrenden durch Rotlichtverstöße verursacht wurde.

Im Zuge der durchgeführten Unfallauswertung wurde nicht abgeleitet, inwieweit ein Zusammenhang zwischen auf der Fahrbahn verlegten Schienen und Radverkehrsunfällen besteht.

Bei der Betrachtung der Unfallgegner ist insgesamt zu berücksichtigen, dass gerade bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) vorherrscht. Gerade Alleinunfälle oder Unfälle mit weiteren nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern (Radfahrende, zu Fuß Gehende), sind in der amtlichen Statistik meist eher unterrepräsentiert.

Bei etwa der Hälfte aller Radverkehrsunfälle im Betrachtungszeitraum wurden die Radfahrenden als Hauptunfallverursacher definiert. Hierunter zählen auch die Alleinunfälle der Radfahrenden bzw. Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden. Betrachtet man nur die Unfälle zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern, so verringert sich der Anteil der von den Radfahrenden verursachten Unfälle auf ca. 36 %.

Bei den Unfällen mit Pkws werden in etwa zwei Drittel der Unfälle die Pkws als Hauptverursacher eingestuft. Bei Unfällen mit Lkw sind es sogar über 75 % der Unfälle, bei denen die Lkw als Hauptverursacher betrachtet werden. Bei Unfällen mit Fußgängern oder sonstigen Fahrzeugen treten überwiegend die Radfahrenden als Unfallverursacher auf. Diese Verteilung entspricht in etwa auch dem Bundesdurchschnitt.

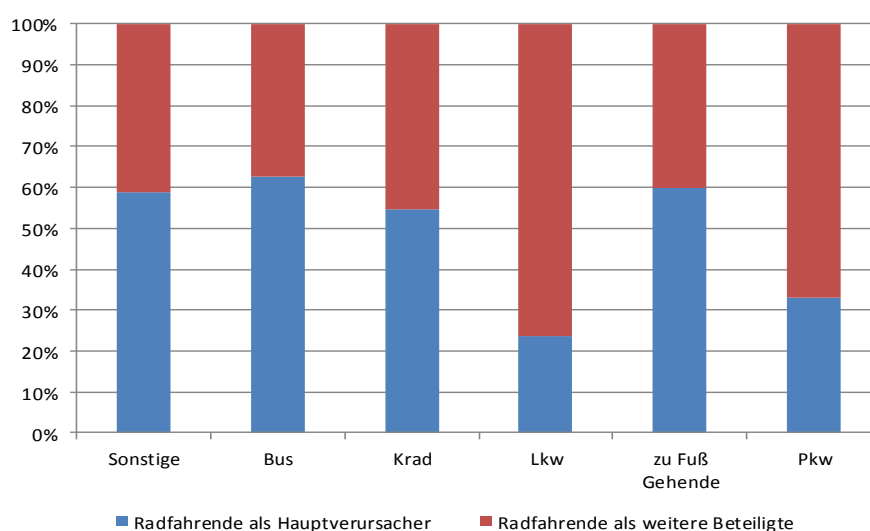


Abbildung 3.15 An Radverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer (2010-2012)
Nutzer der jeweiligen Verkehrsart waren als Hauptverursacher definiert (rot) oder als weitere Beteiligte in Unfall verwickelt (blau). (Daten Polizei Dresden)

Auch die Unfallschwere unterscheidet sich je nach Unfallgegner. Vor allem Unfälle zwischen Radfahrenden und Bussen bzw. sonstigen Fahrzeugen (überwiegend Straßenbahnen) enden häufig mit schweren Personenschäden.

Auch die Anteile der schweren Personenschäden bei den Alleinunfällen bzw. den Unfällen mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern (zu Fuß Gehenden bzw. weiteren Radfahrenden) sind verhältnismäßig hoch. Hierbei ist wiederum die Dunkelziffer der leichteren Unfälle zu beachten, die häufig nicht polizeilich gemeldet werden.

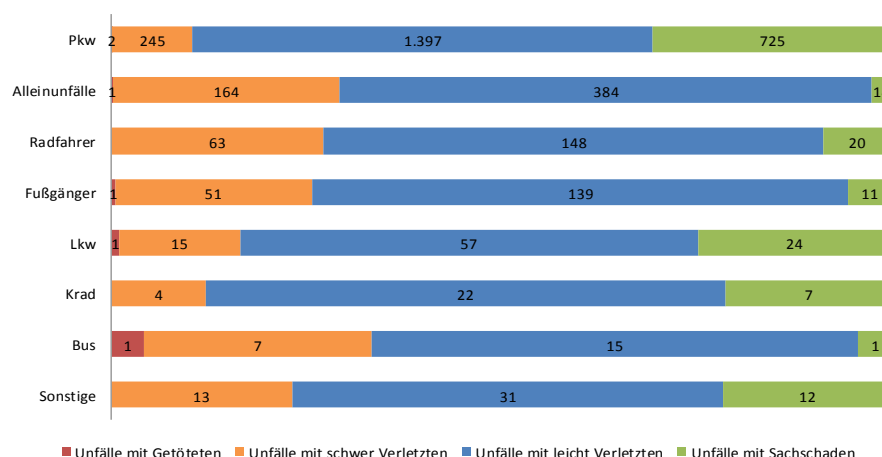


Abbildung 3.16 Unfallfolgen nach Unfallgegner 2010-2012 (Daten Polizei Dresden)

3.2.5 Unfallursachen und Unfallörtlichkeiten

Unfallursachen

Zur Bewertung der Unfälle wurden die Ursachen des jeweiligen Hauptunfallverursachers betrachtet. Diese wurden unterschieden in Ursachen des Radfahrenden bzw. Ursachen der Unfallgegner.

Insgesamt wurden bei den Radverkehrsunfällen im Untersuchungszeitraum 3.628 Ursachen aufgeführt. Die eher unspezifische Unfallursache „sonstige Fehler beim Fahrzeugführer“ (insgesamt 472 mal aufgeführt) wurde in der weiteren Analyse der Unfallursachen nicht berücksichtigt.

Die häufigsten Unfallursachen liegen insgesamt bei der Gewährung von Vorfahrt/Vorrang (ca. 31 % aller aufgeführten Ursachen) bzw. im Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren (ca. 29 % aller aufgeführten Ursachen). Hierbei handelt es sich um typische Unfallursachen anderer Verkehrsteilnehmer bei Radverkehrsführung im Seitenraum.

Die Hauptursachen der beteiligten Radfahrenden, sind darüber hinaus vor allem eine nicht angepasste Geschwindigkeit (17 % aller Ursachen der Radfahrenden), die falsche Straßennutzung (ca. 16 % aller Ursachen der Radfahrenden) sowie eine unzureichende Verkehrstüchtigkeit (ca. 15 % aller Ursachen der Radfahrenden). Rotlichtverstöße von Radfahrenden werden in einem nur sehr geringen Umfang (knapp 5 % aller Ursachen der Radfahrenden) als Unfallursachen aufgeführt.

Bei den Alleinunfällen ist überwiegend die nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. eine mangelnde Verkehrstüchtigkeit (in der Regel durch Alkoholeinfluss) des Radfahrenden unfallursächlich.

Die Unfallursache „falsche Straßennutzung“ von Radfahrenden beinhaltet dabei insbesondere das Fahren im linken Seitenraum und ist bundesweit eine der häufigsten Unfallursachen von Radfahrenden.

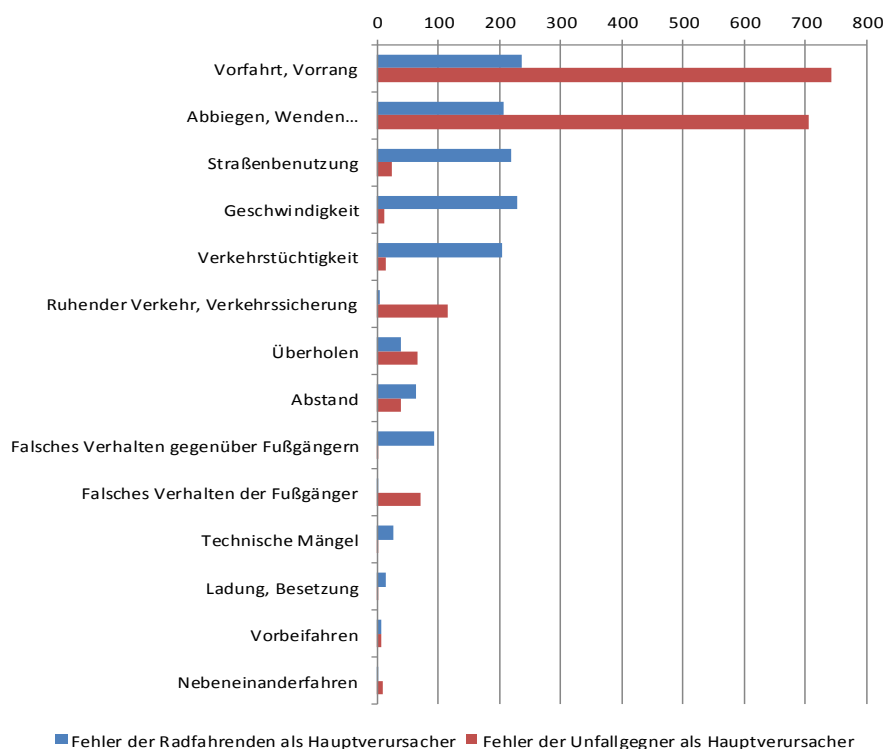


Abbildung 3.17 Unfallursachen der Hauptunfallverursacher bei Radverkehrsunfällen in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)

Unfallörtlichkeiten

Die bei den Radverkehrsunfällen häufigsten Unfallorte sind Kreuzungen (ca. 33 %), Einmündungen (ca. 25 %) sowie Grundstückszufahrten (ca. 12 %).

Vor allem der recht hohe Anteil der Unfälle an Grundstückszufahrten lässt wiederum darauf schließen, dass sich viele der verunfallten Radfahrenden im Seitenraum aufhielten. Dies zeigt auch die bei einigen Unfällen zusätzlich aufgeführte örtliche Besonderheit der Unfallstelle. Hierbei sind vor allem die Fußgängerüberwege bzw. Fußgängerfurten auffällig, auf denen die Radfahrenden verunfallen.

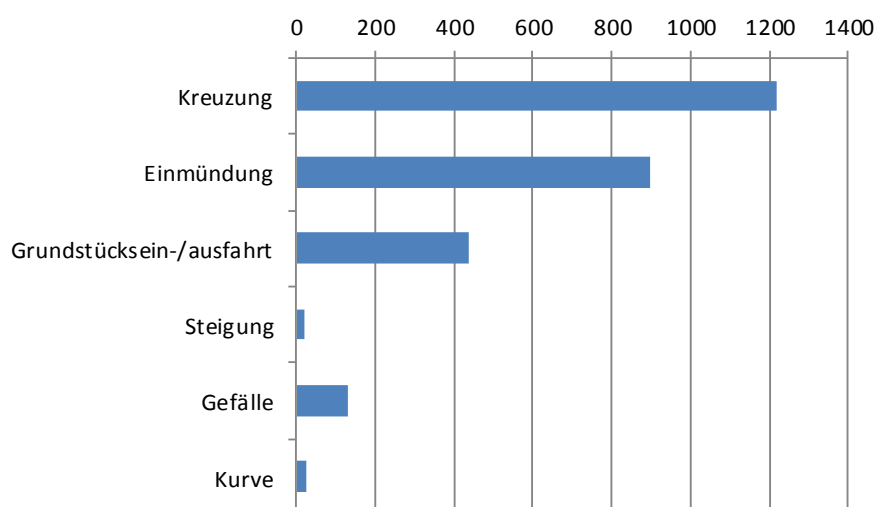


Abbildung 3.18 Charakteristik der Unfallstellen von Radverkehrsunfällen in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)

Der Zustand der Straße bzw. die Lichtverhältnisse haben keinen nennenswerten Einfluss auf das Unfallgeschehen. Die Radverkehrsunfälle im Betrachtungszeitraum ereigneten sich überwiegend bei Tageslicht bzw. trockenen Straßenverhältnissen.

Entsprechend dem hohen Anteil der Knotenpunktunfälle (an Einmündungen bzw. Kreuzungen), entfallen ca. 39 % der Unfälle auf den Unfalltyp „Einbiegen-/Kreuzen“ und ca. 16 % auf den Unfalltyp „Abbiegen“. Auch Fahrnfälle sind mit 14 % häufiger vertreten.

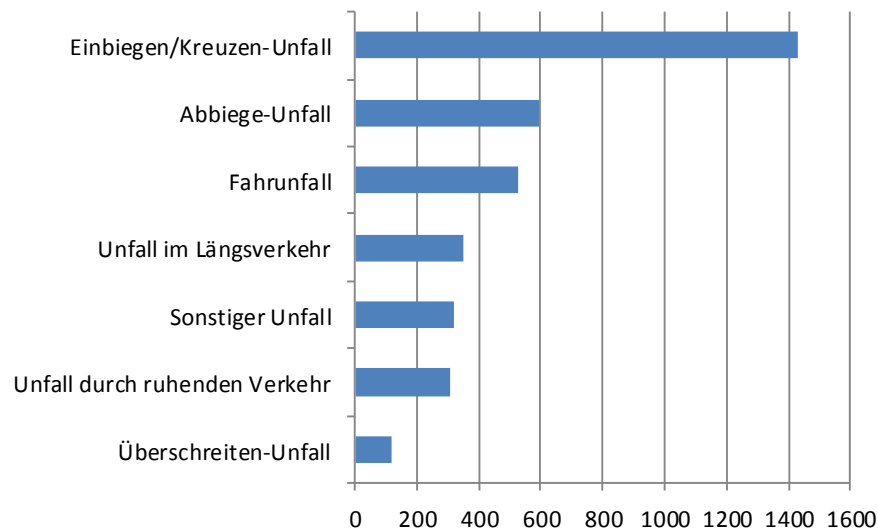


Abbildung 3.19 Übersicht der Unfalltypen von Radverkehrsunfällen in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)

4 ERMITTLUNG UND NÄHERE BETRACHTUNG UNFALLAUFFÄLLIGER STRECKENABSCHNITTE UND KNOTENPUNKTE

4.1 Ermittlung unfallauffälliger Strecken und Knotenpunkte

Aus der digitalen Unfalltypensteckkarte mit allen Radverkehrsunfällen im Dreijahreszeitraum 2010-2012 wurden alle Strecken mit einer Unfalldichte (nur Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden) von mindestens 3 Unfällen/1.000m*Jahr sowie Knotenpunkte mit durchschnittlich mindestens 3 Unfällen/Jahr tabellarisch zusammengestellt.

Diese für Strecken und Knotenpunkte getrennt erstellte Übersichtstabellen beinhalten neben der Unfalldichte, die Anzahl der Unfälle - unterteilt nach Unfallkategorie des jeweiligen Bereiches - sowie den errechneten Anteil der Unfälle mit schwerem Personenschaden. Die Tabellen sind dem Zwischenbericht als Anlagen 1 und 2 beigelegt.

Zur Berücksichtigung der Unfallschwere wurden auch die Unfälle mit getöteten Personen betrachtet. Die Örtlichkeiten sind jedoch insgesamt im Unfallgeschehen eher weniger auffällig und befinden sich überwiegend in der Innenstadt. Daher wurden sie nicht in die Liste der näher zu betrachtenden Örtlichkeiten aufgenommen und nicht näher erörtert.

Anmerkung:

Die im Zuge der Auswertung des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden ermittelten unfallauffälligen Bereiche sind nicht identisch mit den polizeilichen Unfallhäufungsstellen bzw. –linien. Das Vorgehen zur Ermittlung der auffälligen Bereiche ist jedoch angelehnt an das polizeiliche Vorgehen zur Ermittlung der Unfallhäufungsbereiche, bezieht jedoch alle gemeldeten Radverkehrsunfälle der Jahre 2010-2012 (unabhängig von Unfallkategorie oder –typ) im Stadtgebiet Dresden ein.

Zur besseren Unterscheidung der Herangehensweise, werden die entsprechenden Bereiche im Zuge der vorliegenden Unfallauswertung als „unfallauffällige Strecken bzw. Knotenpunkte“ definiert.⁵

4.2 Auswahl der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Streckenabschnitte und Knotenpunkte

Zur Auswahl der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Bereiche im Radverkehr wurden in Abstimmung mit der Stadt Dresden die bezüglich der Unfalldichte jeweils 10 auffälligsten Strecken bzw. Knotenpunkte außerhalb der zentralen Innenstadt (außerhalb des 26er Ring) ausgewählt und in zwei Top-10-Listen zusammengefasst.⁶ Im Bereich der unfallauffälligen Knotenpunkte war bei gleichen Unfalldichten zusätzlich die schwere der Unfälle ausschlaggebend für die Reihenfolge bzw. Auswahl.

Die Top-10-Liste der auffälligen Knotenpunkte wurde in Abstimmung mit der Stadt Dresden noch durch unfallauffällige Knotenpunkte im Bereich des Innenstadt-Ringes ergänzt.

Die digitalen Unfallsteckkarten für diese insgesamt 24 Bereiche wurden in Hinblick auf typische Ausprägungen des Unfallgeschehens näher betrachtet und beschrieben.

⁵ Das polizeiliche Verfahren zur Definition von Unfallhäufungslinien und –stellen wird im „Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen – Ausgabe 2012“ der FGSV beschrieben.

⁶ Das Radverkehrskonzept betrachtet das Stadtgebiet Dresden außerhalb des zentralen Innenstadtbereiches. In Anlehnung an diese räumliche Eingrenzung wurden die näher zu betrachtenden Bereiche ausschließlich außerhalb der zentralen Innenstadt ausgewählt. Damit ist gewährleistet, dass Folgerungen aus der Unfallanalyse auch in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes einfließen können.

In den folgenden Tabellen sind die Strecken und Knotenpunkte aufgeführt, die nach den beschriebenen Kriterien zur näheren Betrachtung ausgewählt und näher betrachtet wurden.

	Straße	von	bis	Unfalldichte (Unfälle pro km und Jahr)
1	Kötzschenbroder Straße	Gustav-Schwab-Straße	Washingtonstraße	12,86
2	Alaunstraße	Bautzner Straße (ohne Albertplatz)	Bischofsweg	11,85
3	Fritz-Reuter-Straße, Bischofsweg	Hansastraße	Königsbrücker Straße	10,98
4	Königsbrücker Straße	Bischofsweg	Albertplatz (ohne Albertplatz)	10,74
5	Leipziger Straße	Rankestraße	Mohnstraße (ohne Knotenpunkt Leipziger Straße)	10,00
6	Tharandter Straße	Kesselsdorfer Straße	Würzburger Straße	9,33
7	Großenhainer Straße	Maxim-Gorki-Straße	Döbelner Straße	9,17
8	Kesselsdorfer Straße	Tharandter Straße	Julius-Vahlteich-Straße	8,24
9	Meißner Landstraße	Alte Meißner Landstraße	Bremer Straße	8,06
10	Großenhainer Straße	Maxim-Gorki-Straße	Erfurter Straße	7,78

Tabelle 4.1 TOP-10 der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Strecken im Radverkehr

	Straße A	Straße B	Unfälle pro Jahr
1	Leipziger Straße	Rehefelder Straße	5,00
2	Budapester Straße	Schweizer Straße	4,67
3	Großenhainer Straße	Riesaer Straße	4,33
4	Teplitzer Straße	Gostritzer Straße, Mockritzer Straße	4,33
5	Strehleener Straße	Strehleener Platz	4,00
6	Zwinglistraße	Schneebergstraße	4,00
7	Fritz-Löffler-Straße	Reichenbachstraße	4,00
8	Rayskistraße	Wiener Straße	3,67
9	Fetscherstraße	Holbeinstraße	3,33
10	Winterbergstraße	Karcherallee	3,00

Tabelle 4.2 TOP-10 der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Knotenpunkte im Radverkehr

	Knotenpunkte im Zuge des 26er Ringes	Unfälle pro Jahr
11	Schlesischer Platz	9,67
12	Könneritzstraße / Devrientstraße	5,67
13	Sachsenplatz	4,33
14	Rathenauplatz	3,00

Tabelle 4.3 Näher zu betrachtende unfallauffällige Knotenpunkte im Radverkehr im Zuge des Innenstadt-Ringes

4.3 Nähere Betrachtung ausgewählter unfallauffälliger Bereiche

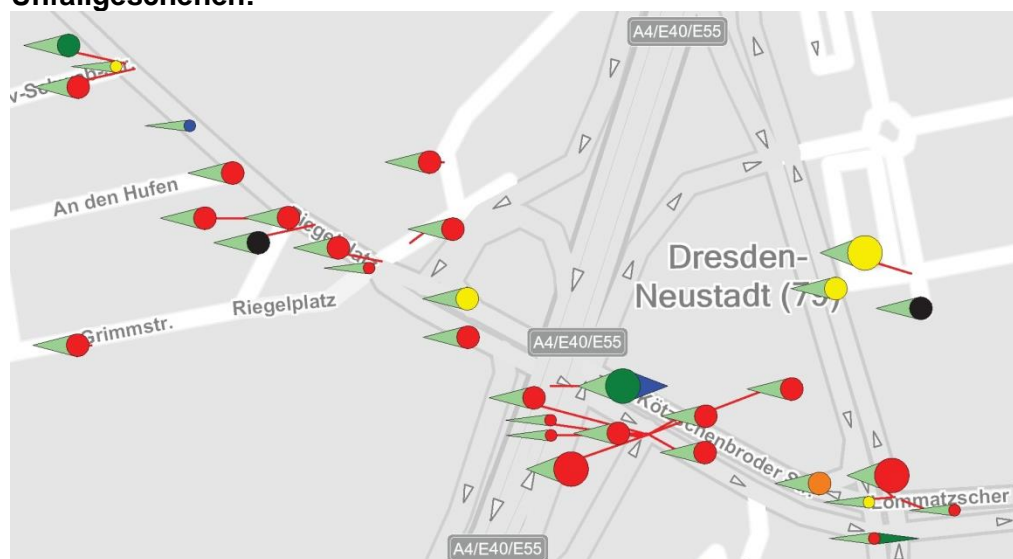
4.3.1 Kötzschenbroder Straße (Gustav-Schwab-Straße bis Washingtonstraße)

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße, zentrale Achse zum Erreichen der Innenstadt
- Radverkehrsanlage mit eher geringer Qualität
- Wenig Querungsmöglichkeiten im Zuge der Kötzschenbroder Straße



Unfallgeschehen:



Länge (km)	0,7 km
Anzahl der Unfälle	27
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	3
Unfälle mit Leichtverletzten	16
Unfälle mit Sachschaden	8
Unfalldichte	12,86
Anteil schwerer Unfälle	11,11%

- Überwiegend „Einbiegen-Kreuzen-Unfälle (19 von 27)
- 9 Unfälle durch Fehler bei Straßenbenutzung durch Radfahrende (links fahren)
- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle im Bereich der Autobahnabfahrt (8 Unfälle)

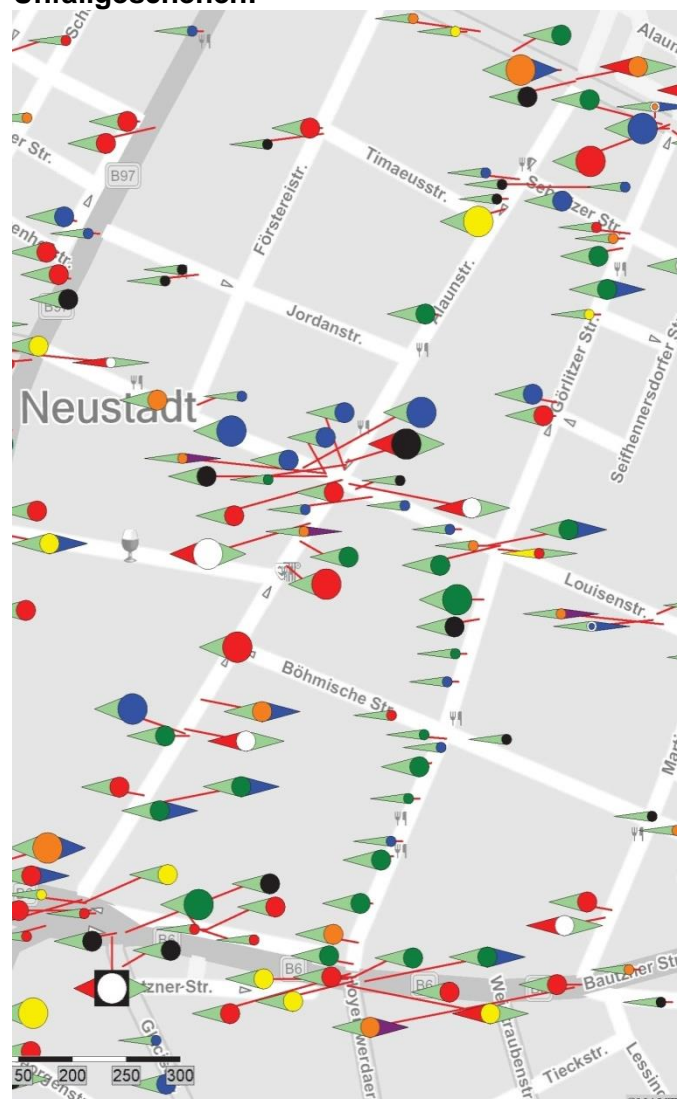
4.3.2 Alaunstraße (Bautzner Straße bis Bischofsweg) - ohne Albertplatz

Kurzbeschreibung:

- Erschließungsstraße, Tempo 20-30, Radverkehr im Mischverkehr
- Hohe Radnutzung („Szeneviertel“), hohes Fußgängeraufkommen (auch auf der Fahrbahn)
- Ungünstige Sichtbeziehungen an Einmündungen durch parkende Kfz



Unfallgeschehen:



Länge (km)	0,9 km
Anzahl der Unfälle	32
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	6
Unfälle mit Leichtverletzten	18
Unfälle mit Sachschaden	8
Unfalldichte	11,85
Anteil schwerer Unfälle	18,75%

- Hoher Anteil Unfälle mit schwerem Personenschaden
- 11 Unfälle mit ruhendem Verkehr (Öffnen von Kfz-Türen)
- 5 Fahrtenunfälle (v.a. im südlichen Abschnitt)
- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Louisenstraße

4.3.3 Fritz-Reuter-Straße, Bischofsweg (Hansastraße bis Königsbrücker Straße)

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße
- Schienen in Mittellage, Großpflaster im äußeren Fahrbahnbereich
- Keine Radverkehrsanlage



Unfallgeschehen:



Länge (km)	0,85 km
Anzahl der Unfälle	28
Unfälle mit Getöteten	0

Unfälle mit Schwerverletzten	2
Unfälle mit Leichtverletzten	15
Unfälle mit Sachschaden	11
Unfalldichte	10,98
Anteil schwerer Unfälle	7,14%

- Heterogenes Unfallgeschehen
- Unfälle häufig durch Fehler der Radfahrenden bei der Straßenbenutzung (überwiegend Fahren auf dem Gehweg)
- Unfälle überwiegend an den Knotenpunkten Dammweg (6 Unfälle) bzw. Rudolf-Leonhard-Straße (7 Unfälle)

4.3.4 Königsbrücker Straße (Bischofsweg bis Albertplatz) - ohne Albertplatz

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße
- Schienen in Mittellage, Großpflaster im äußeren Fahrbahnbereich
- Keine Radverkehrsanlage
- Breite Seitenräume mit hohem Fußverkehrsaufkommen



Unfallgeschehen:



Länge (km)	0,9 km
Anzahl der Unfälle	29

Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	1
Unfälle mit Leichtverletzten	19
Unfälle mit Sachschaden	9
Unfalldichte	10,74
Anteil schwerer Unfälle	3,45%

- Häufig Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen
- Zahlreiche Unfälle am Knotenpunkt Bischofsweg (8)
- Unfälle häufig durch Fehler der Radfahrenden bei der Straßenbenutzung (überwiegend Fahren auf dem Gehweg)

4.3.5 Leipziger Straße (Rankestraße bis Mohnstraße) - ohne Knotenpunkt Leipziger Straße

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße
- Schienen in Mittellage
- Radverkehrsanlage in eher geringerer Qualität



Unfallgeschehen:

Länge (km)	1,5 km
Anzahl der Unfälle	45
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	9
Unfälle mit Leichtverletzten	25
Unfälle mit Sachschaden	11
Unfalldichte	10,00
Anteil schwerer Unfälle	20,00%



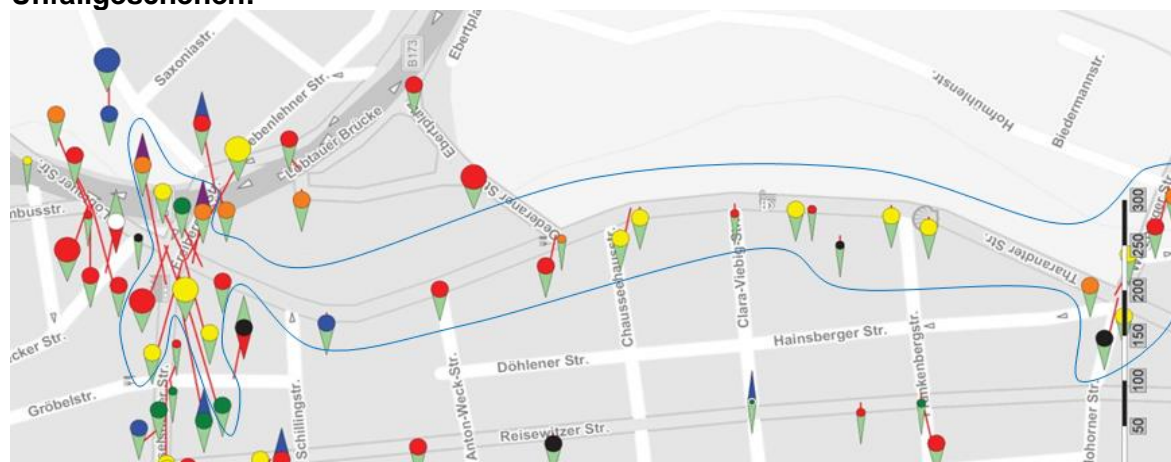
- Heterogenes Unfallgeschehen mit zahlreichen Fahrunfällen (15)
- Hoher Anteil Unfälle mit schwerem Personenschaden

4.3.6 Tharandter Straße (Kesselsdorfer Straße bis Würzburger Straße)

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße, eher geringeres Kfz-Aufkommen
- Beidseitig wechselnde Radverkehrsanlagen (Radfahrstreife bzw. bauliche Radwege)



Unfallgeschehen:

Länge (km)	1,0 km
Anzahl der Unfälle	28
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	2
Unfälle mit Leichtverletzten	22
Unfälle mit Sachschaden	4
Unfalldichte	9,33
Anteil schwerer Unfälle	7,14%

- Heterogenes Unfallgeschehen mit zahlreichen Abbiegen-Unfälle (11 Unfälle)
- Zahlreiche Unfälle am Knotenpunkt Tharandter Straße / Kesselsdorfer Straße

4.3.7 Großenhainer Straße (Döbelner Straße bis Maxim-Gorki-Straße)**Kurzbeschreibung:**

- Hauptverkehrsstraße
- Schienen in Fahrbahnmittellage
- Geringe (lichte) Breite Radverkehrsanlage
- Wechselnde Radverkehrsanlagen (fehlende Führungskontinuität)



Unfallgeschehen:

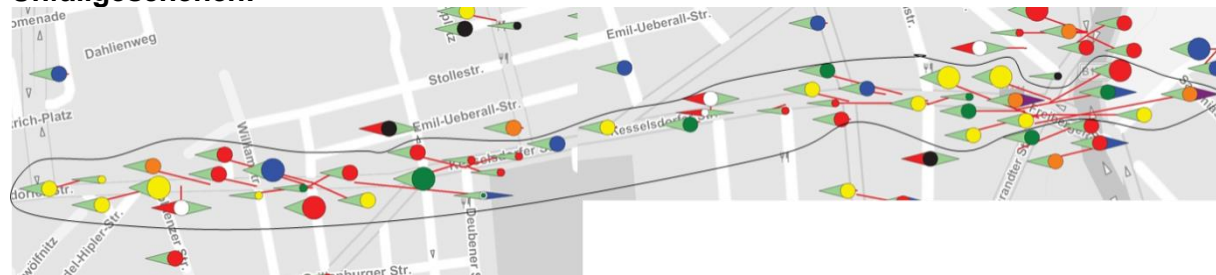
Länge (km)	0,8 km
Anzahl der Unfälle	22
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	6
Unfälle mit Leichtverletzten	13
Unfälle mit Sachschaden	3
Unfalldichte	9,17
Anteil schwerer Unfälle	27,27%

- Heterogenes Unfallgeschehen mit zahlreichen Fahrunfällen
- Hoher Anteil an Unfällen mit schwerem Personenschaden

4.3.8 Kesselsdorfer Straße (Tharandter Straße bis Julius-Vahlteich-Straße)**Kurzbeschreibung:**

- Hauptverkehrsstraße, wichtige Achse Radverkehr
- Schienen in Fahrbahnmittellage
- Eher geringe Qualität Radverkehrsanlagen
- Abschnittsweise bauliche Veränderungen im Untersuchungszeitraum



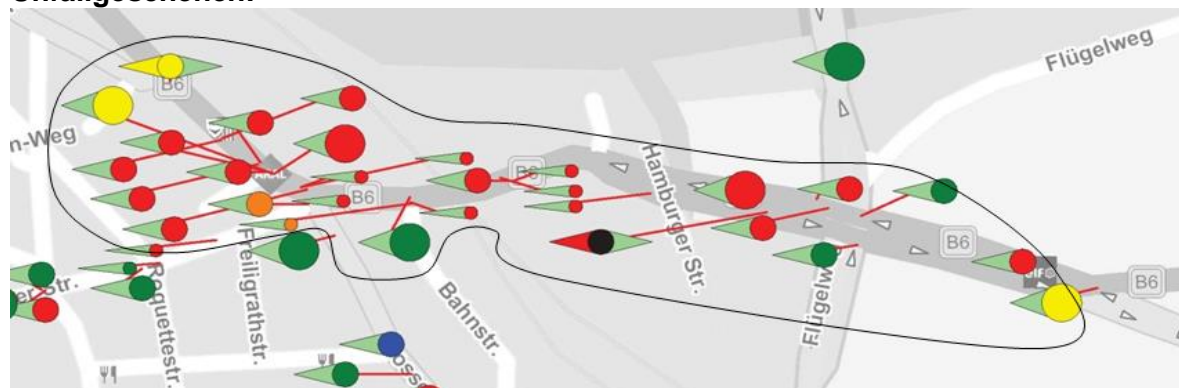
Unfallgeschehen:

Länge (km)	1,7 km
Anzahl der Unfälle	42
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	7
Unfälle mit Leichtverletzten	25
Unfälle mit Sachschaden	10
Unfalldichte	8,24
Anteil schwerer Unfälle	16,67%

- Heterogenes Unfallgeschehen im gesamten Abschnitt
- Überwiegend Abbiegen- (14 Unfälle) oder Einbiegen-Kreuzen-Unfälle (11 Unfälle)

4.3.9 Meißner Landstraße (Alte Meißner Landstraße bis Bremer Straße)**Kurzbeschreibung:**

- Hauptverkehrsstraße

**Unfallgeschehen:**

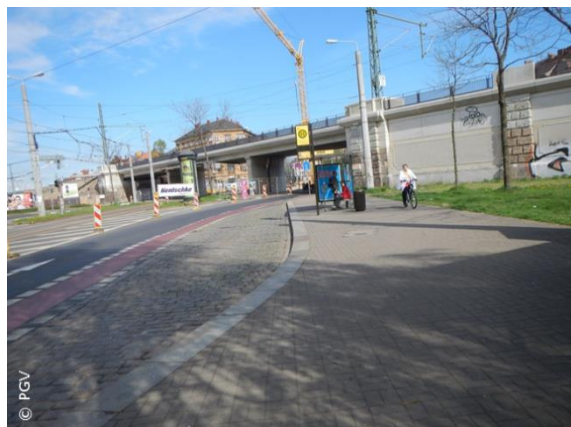
Länge (km)	1,2 km
Anzahl der Unfälle	29
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	5
Unfälle mit Leichtverletzten	16
Unfälle mit Sachschaden	8
Unfalldichte	8,06
Anteil schwerer Unfälle	17,24%

- Überwiegend Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen (20 Unfälle), meist mit links fahrenden Radfahrenden
- Häufig Unfälle an Grundstückszufahrten (Tankstelle, Supermarkt)
- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Cossebauder Straße
- Hoher Anteil an Unfällen mit schwerem Personenschaden

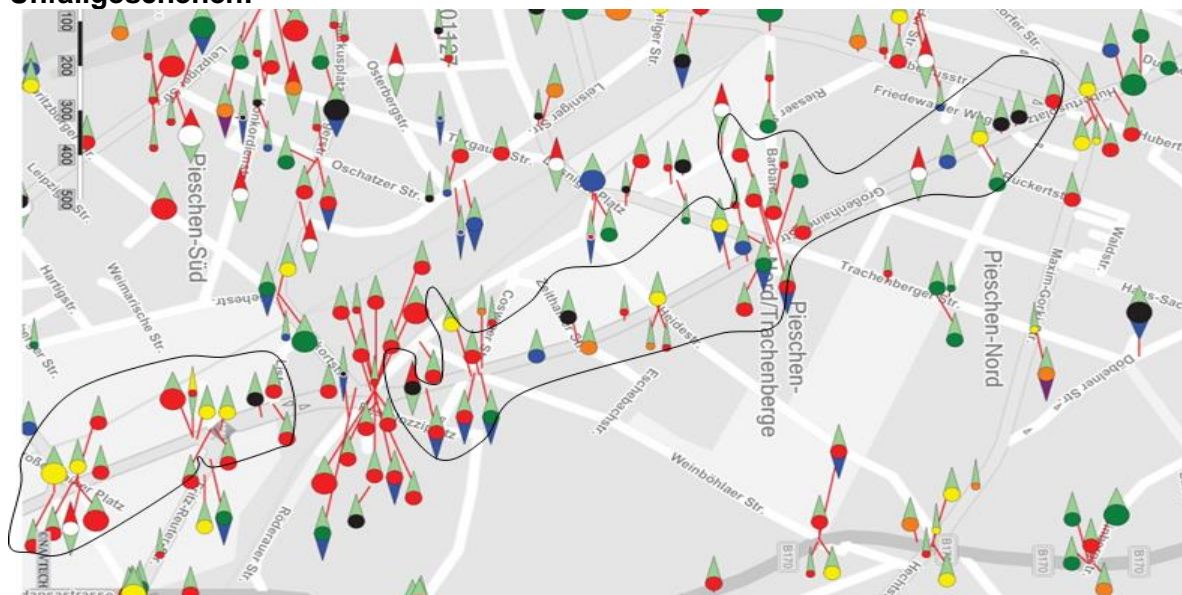
4.3.10 Großenhainer Straße (Maxim-Gorki-Straße bis Erfurter Straße, ohne Knotenpunkt Rieser Straße)

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße
- Radverkehr im Seitenraum, wird an den Haltestellen auf die Fahrbahn geführt



Unfallgeschehen:



Länge (km)	2,1 km
Anzahl der Unfälle	49
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	3
Unfälle mit Leichtverletzten	41
Unfälle mit Sachschaden	5
Unfalldichte	7,78
Anteil schwerer Unfälle	6,12%

- Heterogenes Unfallgeschehen
- Unfälle überwiegend an Einmündungen bzw. Knotenpunkte

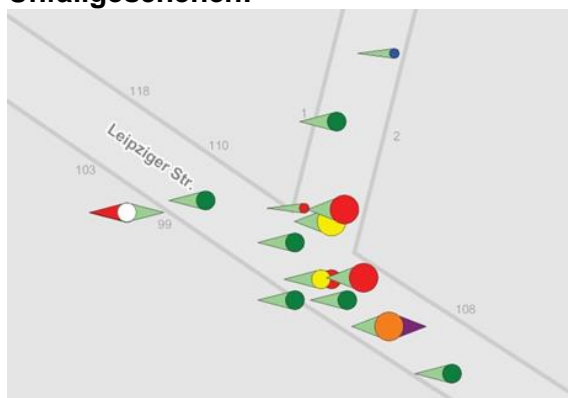
4.3.11 Leipziger Straße / Rehefelder Straße

Kurzbeschreibung:

- Leipziger Straße: Hauptverkehrsstraße mit Schienen in Fahrbahnmitte
- Hohe Geschwindigkeiten im MIV im Zuge der Leipziger Straße
- Radverkehr im Zuge der Rehefelder Straße im Seitenraum (nicht benutzungspflichtig)



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	15
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	4
Unfälle mit Leichtverletzten	9
Unfälle mit Sachschaden	2
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	5,00
Anteil schwerer Unfälle	26,67%

- Viele Fahrunfälle
- Hoher Anteil an Unfällen mit schwerem Personenschaden
- Bei den meisten der Unfälle befuhr der Radfahrer den Gehweg
- Viele Alleinunfälle, oft durch Sturz des Radfahrers über den Bordstein

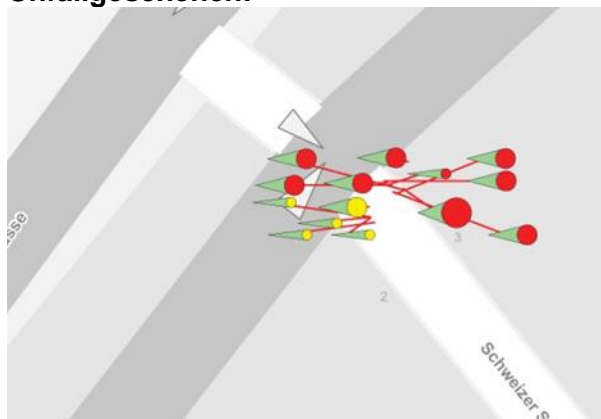
4.3.12 Budapester Straße / Schweizer Straße

Kurzbeschreibung:

- Budapester Straße: Hauptverkehrsstraße mit baulichen Radwegen
- Im Betrachtungszeitraum kam es aufgrund einer Baustelle im Nahbereich des Knotens zu vermehrter Nutzung der Gehwege bzw. der linken Radwege durch Radfahrende
- Relativ hohe Geschwindigkeiten im MIV



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	14
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	1
Unfälle mit Leichtverletzten	8
Unfälle mit Sachschaden	5
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,67
Anteil schwerer Unfälle	7,14%

- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle
- Überwiegend Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen - fast ausschließlich Unfälle mit links fahrenden Radfahrenden (8x)
- Abbiegeunfälle überwiegend zwischen rechtsabbiegenden Kfz und in selber Richtung geradeaus fahrenden Radfahrenden (4x)

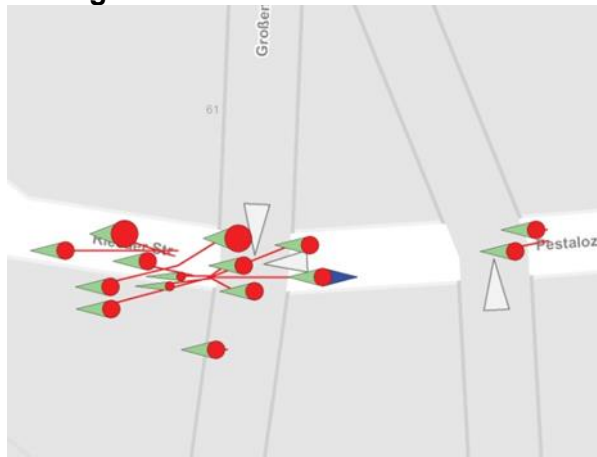
4.3.13 Großenhainer Straße / Riesaer Straße

Kurzbeschreibung:

- Knotenpunkt Hauptverkehrsstraßen
- Aktuelle Baumaßnahmen verbessern die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	13
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	2
Unfälle mit Leichtverletzten	9
Unfälle mit Sachschaden	2
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,33
Anteil schwerer Unfälle	15,38%

- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle
- Ausschließlich Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen
- Überwiegend links fahrende Radfahrende

4.3.14 Teplitzer Straße / Gostritzer Straße, Mockritzer Straße

Kurzbeschreibung:

- Teplitzer Straße: Hauptverkehrsstraße
- Markierung Radverkehrsanlage stark abgefahren



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	13
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	0
Unfälle mit Leichtverletzten	10
Unfälle mit Sachschaden	3
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,33
Anteil schwerer Unfälle	0%

- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle
- Überwiegend Unfälle beim Abbiegen – meist zwischen rechtsabbiegenden Kfz und in selber Richtung geradeaus fahrenden Radfahrern (9x)

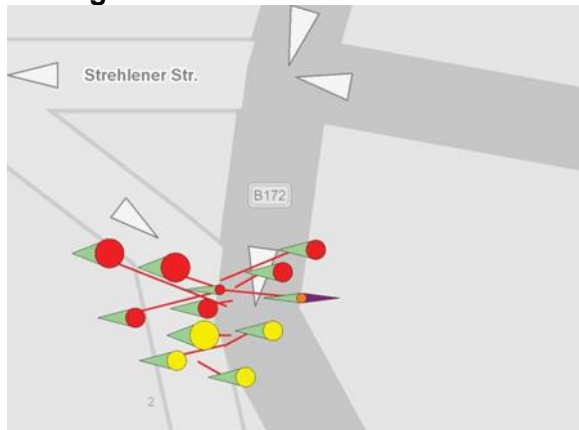
4.3.15 Strehleener Straße / Strehleener Platz

Kurzbeschreibung:

- Unübersichtlicher Knotenpunkt mit zahlreichen Ein- und Abbiegebeziehungen
- Radverkehr auf Radfahrstreifen



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	12
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	3
Unfälle mit Leichtverletzten	7
Unfälle mit Sachschaden	2
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,0
Anteil schwerer Unfälle	25,00%

- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle
- Unfallauffälligkeit Radverkehr an westlicher Zufahrt Strehleener Platz
- Überwiegend Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen (Radfahrender fährt in allen Fällen richtungstreu)
- 4 Unfälle zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und in die Ackermannstraße rechtsabbiegenden Kfz

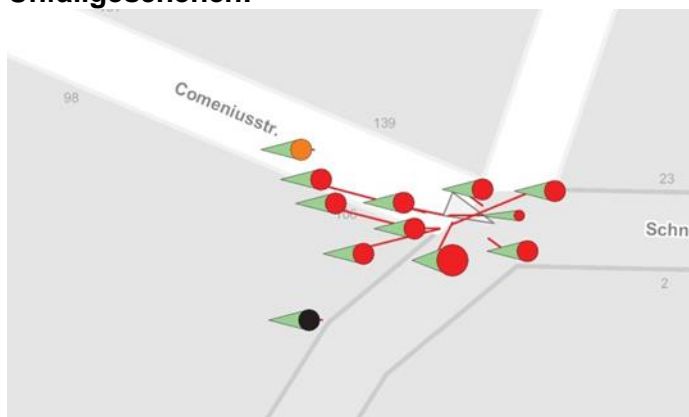
4.3.16 Zwinglistraße / Schneebergstraße

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße mit abknickender Vorfahrt
- Hohes Kfz-Aufkommen
- Baumaßnahme in 2014 zur Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte
- Sicherung des Radverkehrs im Zuge der abknickenden Vorfahrt in Planung



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	12
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	1
Unfälle mit Leichtverletzten	10
Unfälle mit Sachschaden	1
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,0
Anteil schwerer Unfälle	8,33%

- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle
- Fast ausschließlich Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen
- Häufig Missachtung der Vorfahrt der Radfahrenden auf Vorfahrtstraße durch einbiegende Kfz (9x)

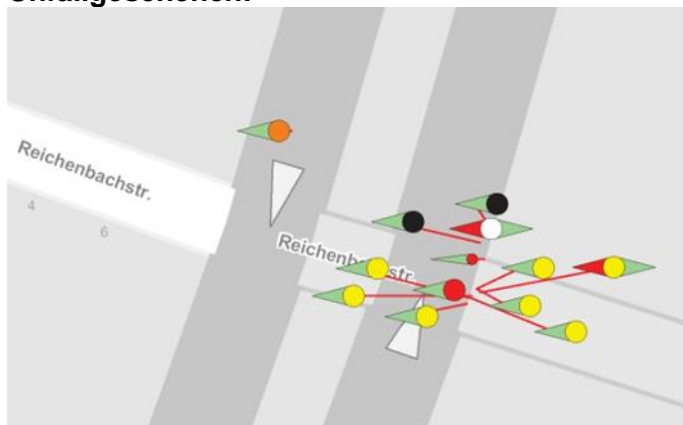
4.3.17 Fritz-Löffler-Straße / Reichenbachstraße

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße, Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
- Wichtige Achse für Radverkehr (Anbindung Universität)
- Hohe Geschwindigkeiten der Radfahrenden



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	12
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	0
Unfälle mit Leichtverletzten	11
Unfälle mit Sachschaden	1
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,0
Anteil schwerer Unfälle	0%

- Überwiegend Unfälle beim Abbiegen
- Unfälle geschehen hauptsächlich zwischen stadteinwärts fahrenden Radfahrenden und in die Reichenbachstraße rechts abbiegenden Pkw (8 Unfälle)

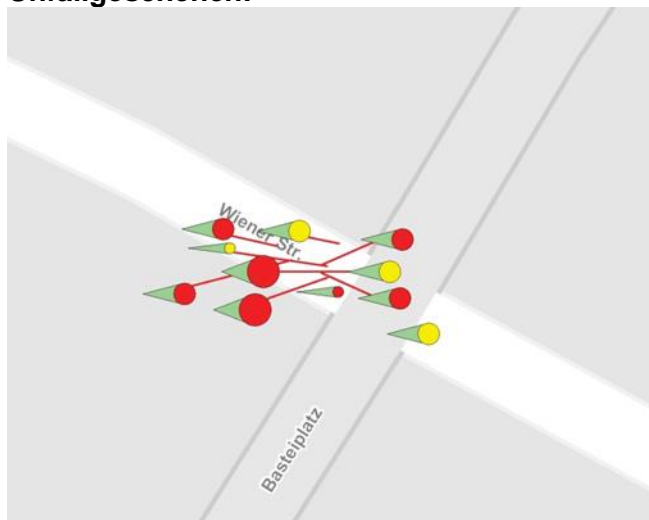
4.3.18 Rayskistraße / Wiener Straße

Kurzbeschreibung:

- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten aufgrund des Straßenquerschnitts
- Relativ lange Radverkehrsfurten



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	11
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	2
Unfälle mit Leichtverletzten	7
Unfälle mit Sachschaden	2
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	3,67
Anteil schwerer Unfälle	18,18%

- Polizeiliche Unfallhäufungsstelle
- Überwiegend Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen
- Hoher Anteil Unfälle mit schwerem Personenschaden

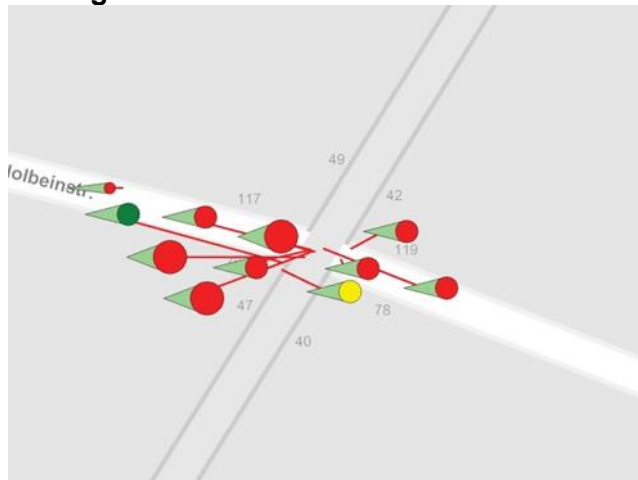
4.3.19 Fetscherstraße / Holbeinstraße

Kurzbeschreibung:

- Schutzstreifenmarkierung erfolgte erst zum Ende des Betrachtungszeitraumes
- Situation im Betrachtungszeitraum nicht „typisch“
 - Bauarbeiten im näheren Umfeld des Knotens
 - Mittlerweile geänderte Radverkehrsführung



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	10
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	3
Unfälle mit Leichtverletzten	7
Unfälle mit Sachschaden	0
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	3,33
Anteil schwerer Unfälle	30,00%

- Fast ausschließlich Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen
- Sehr hoher Anteil Unfälle mit schwerem Personenschaden

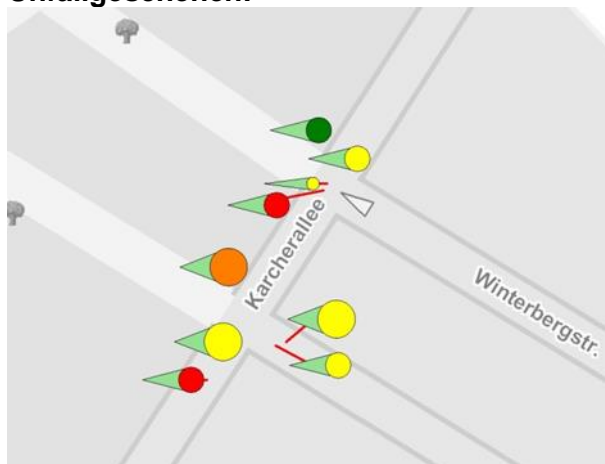
4.3.20 Winterbergstraße / Karcherallee

Kurzbeschreibung:

- Übergang Grünanlage auf Hauptverkehrsstraße
- Geänderte Radverkehrsführung im Betrachtungszeitraum



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	9
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	3
Unfälle mit Leichtverletzten	5
Unfälle mit Sachschaden	1
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	3,0
Anteil schwerer Unfälle	33,33%

- Heterogenes Unfallgeschehen
- Mehrere Unfallorte im Übergangsbereich zur Grünanlage
- Hoher Anteil Unfälle mit schwerem Personenschaden

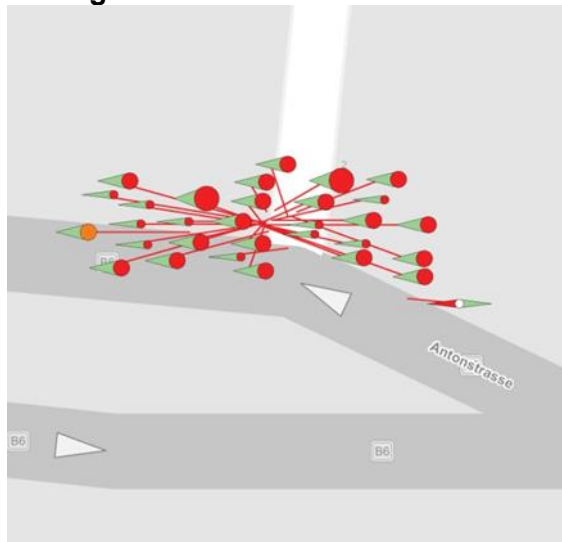
4.3.21 Schlesischer Platz (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)

Kurzbeschreibung:

- Hohes Verkehrsaufkommen durch unmittelbare Nähe zum Bahnhof Neustadt
- Knotenpunkt mit Straßenbahn in Fahrbahnmittellage



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	29
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	2
Unfälle mit Leichtverletzten	17
Unfälle mit Sachschaden	10
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	9,67
Anteil schwerer Unfälle	6,9%

- Fast ausschließlich Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen

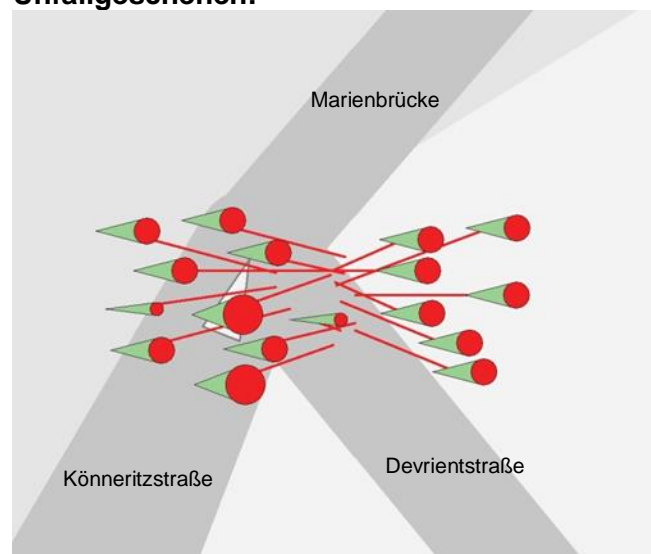
4.3.2 Könneritzstraße / Devrientstraße (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)

Kurzbeschreibung:

- Hohes Verkehrsaufkommen durch Nähe zur Altstadt
- Breiter Straßenquerschnitt
- Relativ lange Radverkehrsfurt



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	17
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	2
Unfälle mit Leichtverletzten	13
Unfälle mit Sachschaden	2
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	5,67
Anteil schwerer Unfälle	11,76%

- Fast ausschließlich Unfälle beim Einbiegen-Kreuzen

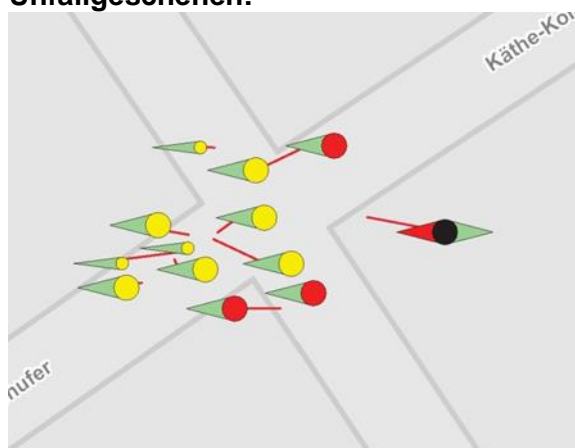
4.3.23 Sachsenplatz (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)

Kurzbeschreibung:

- Belagsqualität (großes Natursteinpflaster mit Belagsschäden)
- Straßenbahn in Fahrbahnmittellage
- Radverkehrsfurten undeutlich (abgefahren)
- 2014 - Umbau im Zuge der Brückenrekonstruktion gestartet



Unfallgeschehen:



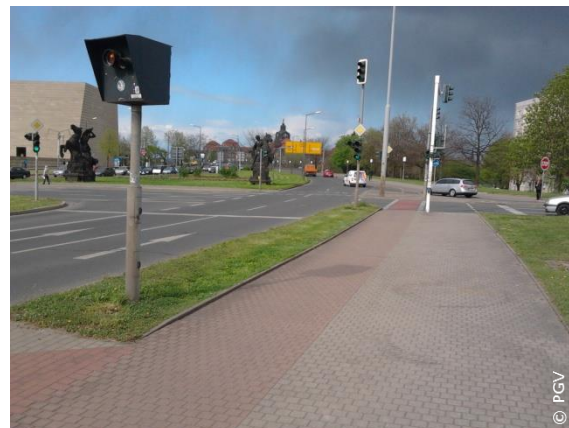
Anzahl der Unfälle	13
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	0
Unfälle mit Leichtverletzten	10
Unfälle mit Sachschaden	3
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	4,33
Anteil schwerer Unfälle	0%

- Unfälle überwiegend beim Abbiegen

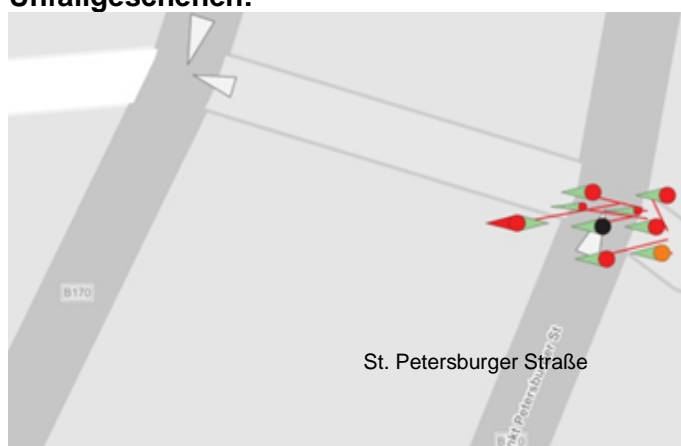
4.3.24 Rathenauplatz (Knotenpunkt im Zuge des 26er Ringes)

Kurzbeschreibung:

- Hohes Verkehrsaufkommen durch Nähe zur Altstadt
- Breiter Straßenquerschnitt
- Relativ lange Radverkehrsfurt



Unfallgeschehen:



Anzahl der Unfälle	9
Unfälle mit Getöteten	0
Unfälle mit Schwerverletzten	0
Unfälle mit Leichtverletzten	7
Unfälle mit Sachschaden	2
Unfalldichte (Unfälle/Jahr)	3,00
Anteil schwerer Unfälle	0%

- Unfälle überwiegend beim Einbiegen-Kreuzen

5 FAZIT

In Dresden verunfallen pro Jahr etwa 1.000 Radfahrende bei Straßenverkehrsunfällen. Auch wenn diese Anzahl in den letzten Jahren – bei gleichzeitig steigendem Radverkehrsanteil - leicht rückläufig ist, bewegt sich die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen beteiligten und verletzten Radfahrenden in Dresden insgesamt auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Statistische Analyse

Die Unfallzahlen steigen seit 2003 stetig an, ein leichter Rückgang ist seit 2011/12 zu beobachten. Inwieweit dieser derzeitige Trend weiterhin Bestand hat, kann nur durch weitere Beobachtungen der Unfallentwicklung aufgezeigt werden. Der Anteil verletzter Radfahrender an allen bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Personen ist seit 2003 ebenfalls von 25% auf 40% stetig angestiegen. Auch hier zeigen die Zahlen von 2013 einen leichten Rückgang auf.

Insgesamt auffällig ist die in Dresden überdurchschnittliche Häufigkeit von Radverkehrsunfällen im Vergleich zu anderen Großstädten und in Bezug zum Radverkehrsaufkommen und zur Einwohnerzahl. Dies wird besonders beim Vergleich der Unfälle mit schwerem Personenschaden deutlich, der im durchgeführten Städtevergleich eine für Dresden überdurchschnittliche Gefährdung der Radfahrenden aufzeigt.

Als Unfallgegner wurden überwiegend Kfz ermittelt. Jedoch ist auch der Anteil der Alleinunfälle im Städtevergleich recht hoch. Der Anteil der Lkw am Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden ist trotz des hohen Anteils schwerer Personenschäden im Städtevergleich eher unterdurchschnittlich.

Die im Zuge der Unfallauswertung betrachteten Unfallparameter bezüglich der Altersverteilung der unfallbeteiligten Radfahrenden sind insgesamt als „großstadttypisch“ zu bezeichnen. Die häufig ermittelten Unfallursachen, wie Vorfahrt- oder Abbiegen-Fehler sind dabei typische Unfallursachen anderer Verkehrsteilnehmer bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum.

Betrachtung unfallauffälliger Bereiche

Die bei der statistischen Auswertung ermittelten Unfallorte und Unfalltypen lassen insgesamt darauf schließen, dass die Radfahrenden sich überwiegend im Seitenraum aufhalten. Diese Annahme wird zudem durch die nähere Betrachtung unfallauffälliger Strecken und Knotenpunkte gestützt. Hierbei fällt vor allem der Anteil der Einbiegen-Kreuzen-Unfälle am Unfallgeschehen auffällig hoch aus.

Die meisten unfallauffälligen Bereiche liegen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit breiten Straßenquerschnitten bzw. großen und häufig unübersichtlichen Knotenpunkten. Auffällig sind weiterhin auch Straßenzüge mit hohem Radverkehrsaufkommen aufgrund radrelevanter Ziele im Umfeld.

Zahlreiche Radfahrende weichen aufgrund von ungünstigem Fahrbahnbelag (Großpflaster) oder Schienen im Fahrbereich auf den Seitenraum aus. Nicht immer sind dort auch Radverkehrsanlagen vorhanden bzw. in ihrer Qualität nicht regelwerkskonform ausgebildet. Zahlreiche Radfahrende verunfallen (regelkonform oder regelwidrig) im linken Seitenraum.

Die überwiegend vorhandenen Radverkehrsfurten (bei Vorhandensein von Radverkehrsanlagen im Seitenraum) sind in der Regel nicht für den Zweirichtungsradverkehr ertüchtigt.

Insgesamt sind neben den Seitenraum- und entwurfsbezogenen Merkmalen und Defiziten auch die Dimensionierung von Straßenquerschnitt und Knotenpunkt für die Unfallsituation in Dresden von Bedeutung.

Zahlreiche Unfallhergänge lassen allerdings auch auf ein unaufmerksames bzw. der Situation unangepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmenden schließen. Hier sind auch An-

sätze für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit und Verhaltensbeeinflussung zu sehen, die neben den notwendigen infrastrukturellen Verbesserungen ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsklimas in Dresden darstellen.

Ausblick

Die insgesamt durch die Auswertung des Radverkehrsunfallgeschehens gewonnenen Erkenntnisse fließen abschließend in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes für Dresden ein.

Für einige der als unfallauffällig beschriebenen Bereiche liegen seitens der Stadt Dresden bereits Planungen bzw. Überlegungen zur generellen Überarbeitung des Straßenraumes vor (z. B. Königsbrücker Straße). Zahlreiche unfallauffällige Bereiche sind auch der zuständigen Unfallkommission als Unfallhäufungsbereiche – nicht nur bezüglich des Radverkehrs – bekannt und werden entsprechend diskutiert. Auch bei der Mängelanalyse im zu erarbeitenden Hauptroutennetz (Stufe 2 und 3 des Radverkehrskonzeptes) werden die Ergebnisse der Unfallauswertung einbezogen und entsprechende Handlungsansätze abgeleitet.

6 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

6.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1	Auszug aus der digitalen Unfalltypensteckkarte mit Radverkehrsunfällen (2010-2012)	7
Abbildung 3.1	Anzahl Straßenverkehrsunfälle in Dresden und dabei beteiligte Radfahrende (Daten Polizei Dresden)	8
Abbildung 3.2	Anzahl beteiligter und Anteil verunglückter Radfahrender (Daten Polizei Dresden).....	8
Abbildung 3.3	Anzahl verunglückter Radfahrende in Bezug zu allen bei Straßenverkehrsunfällen verunfallter Personen (Daten Polizei Dresden).....	9
Abbildung 3.4	Anzahl getöteter Radfahrender in Bezug zu allen bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen (Daten Polizei Dresden).....	9
Abbildung 3.5	Vergleich der Radverkehrsunfälle zu allen Straßenverkehrsunfällen im Stadtgebiet Dresden (Daten Polizei Dresden)	10
Abbildung 3.6	Vergleich des Unfallgeschehens mehrerer Kommunen.....	11
Abbildung 3.7	Unfallschwere bei Radverkehrsunfällen (nur Personenschäden), Dresden im Städtevergleich (Daten Polizei Dresden, Unfalluntersuchungen in Mannheim, Freiburg und Potsdam)	11
Abbildung 3.8	Vergleich des Unfallgeschehens bezüglich der Unfälle mit schwerem Personenschaden mehrerer Kommunen	12
Abbildung 3.9	Tagesganglinie der Radverkehrsunfälle in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden).....	12
Abbildung 3.10	Wochenganglinie (links) und Jahresganglinie (rechts) der Radverkehrsunfälle in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)	13
Abbildung 3.11	Altersverteilung der an Radverkehrsunfällen Beteiligten in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden) im Vergleich zu Daten aus dem Bundesgebiet (Statistisches Bundesamt 2012)	13
Abbildung 3.12	Anzahl der an Radverkehrsunfällen mit Personenschäden beteiligten Radfahrer pro Jahr und 10.000 Einwohner (nach Altersgruppen) (Daten Polizei Dresden und Statistisches Bundesamt 2012)	14
Abbildung 3.13	Unfallfolgen für Radfahrende nach Altersgruppe (Daten Polizei Dresden).....	14
Abbildung 3.14	Altersverteilung der an Radverkehrsunfällen Beteiligten in Dresden (2010-2012) im Vergleich zum Anteil an der Bevölkerung (Daten Polizei Dresden, Statistik Sachsen).....	15
Abbildung 3.15	An Radverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer (2010-2012) Nutzer der jeweiligen Verkehrsart waren als Hauptverursacher definiert (rot) oder als weitere Beteiligte in Unfall verwickelt (blau). (Daten Polizei Dresden).....	16
Abbildung 3.16	Unfallfolgen nach Unfallgegner 2010-2012 (Daten Polizei Dresden).....	17
Abbildung 3.17	Unfallursachen der Hauptunfallverursacher bei Radverkehrsunfällen in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden).....	18
Abbildung 3.18	Charakteristik der Unfallstellen von Radverkehrsunfällen in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden).....	18
Abbildung 3.19	Übersicht der Unfalltypen von Radverkehrsunfällen in Dresden (2010-2012) (Daten Polizei Dresden)	19

6.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1	Anzahl verunglückter Personen bei Radverkehrsunfällen 2010-2012 nach Verletzungsgrad (Daten Polizei Dresden)	10
Tabelle 3.2	Unfallgegner Radfahrender in Dresden und im Städtevergleich (Daten Polizei Dresden, Unfalluntersuchungen in Mannheim, Freiburg und Potsdam)	15
Tabelle 4.1	TOP-10 der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Strecken im Radverkehr	21
Tabelle 4.2	TOP-10 der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Knotenpunkte im Radverkehr	21
Tabelle 4.3	Näher zu betrachtende unfallauffällige Knotenpunkte im Radverkehr im Zuge des Innenstadt-Ringes	21

6.3 Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
EUSKA	Elektronische Unfalltypensteckkarte

6.4 Quellenverzeichnis

1. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
2. Medieninformationen 2010 bis 2013 der Polizeidirektion Dresden (http://www.polizei.sachsen.de/de/medieninformationen_pdd.htm)
3. Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
4. Mobilität in Dresden und Umland, SrV 2008 für die Region Dresden, Dresden 2008
5. Pressemitteilung auf der Internetpräsenz des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010 (www.klinikum.uni-muenster.de)

6.5 Impressum

Zwischenbericht erstellt durch:

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz
 Adelheidstraße 9b
 D - 30171 Hannover
 Telefon 0511 220601-80
 Telefax 0511 220601-990
 E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Geschäftsführer: Dipl. Ing. Dankmar Alrutz

Bearbeitung: Dipl. Ing. Heike Prahlow
 Dipl. Umweltwiss. Stefanie Grüneberg

7 ANLAGEN

Anlage 1

Übersicht unfallauffälliger Bereiche (linienhaft) im
Dresdener Stadtgebiet

	Straße	von	bis	Länge [km]	Anzahl der Unfälle (3 Jahre)					Unfalldichte [Unfälle pro km und Jahr]	Anteil Unfälle mit schwerem Perso- nenschaden
					Gesamt	mit Getöte- ten	mit schwer Verletzten	mit leicht Verletzten	mit Sach- schaden		
1	Albertplatz			0,4	37	1	4	24	8	30,83	13,51%
2	Kötzschenbroder Straße	Gustav-Schwab-Straße	Washingtonstraße	0,7	27	0	3	16	8	12,86	11,11%
3	Alaunstraße	Bautzner Straße (ohne Al- bertplatz)	Bischofsweg	0,9	32	0	6	18	8	11,85	18,75%
4	Grunaer Straße	Straßburger Platz	St. Petersburger Straße	0,75	25	0	4	17	4	11,11	16,00%
5	Fritz-Reuter- Straße/Bischofsweg	Hansastraße	Königsbrücker Straße	0,85	28	0	2	15	11	10,98	7,14%
6	Königsbrücker Straße ohne Albertplatz	Bischofsweg	Albertplatz (ohne Albertplatz)	0,9	29	0	1	19	9	10,74	3,45%
7	Leipziger Straße	Rankestraße	Mohnstraße (ohne Unfälle am Knotenpunkt)	1,5	45	0	9	25	11	10,00	20,00%
8	Glacisstraße	Wigardstraße	Bautzner Straße	0,6	18	0	2	9	7	10,00	11,11%
9	Terrassenufer	Augustusbrücke	Carolabrücke	0,6	18	0	2	15	1	10,00	11,11%
10	Albertbrücke/Hoyerswerdaer Weg/Rothenburger Straße	Käthe-Kollwitz-Ufer	Bischofsweg	1,6	47	0	5	27	15	9,79	10,64%
11	Tharandter Straße	Kesselsdorfer Straße	Würzburger Straße	1	28	0	2	22	4	9,33	7,14%
12	Großenhainer Straße	Maxim-Gorki-Straße	Döbelner Straße	0,8	22	0	6	13	3	9,17	27,27%
13	Kesselsdorfer Straße	Tharandter Straße	Julius-Vahlteich-Straße	1,7	42	0	7	25	10	8,24	16,67%
14	Meißner Landstraße	Alte Meißner Landstraße	Bremer Straße	1,2	29	0	5	16	8	8,06	17,24%
15	Großenhainer Straße	Maxim-Gorki-Straße	Erfurter Straße	2,1	49	0	3	41	5	7,78	6,12%
16	Bodenbacher Straße	Liebstädter Straße	Enderstraße	0,95	21	0	5	9	7	7,37	23,81%
17	Grundstraße	Rißweg	Ulrichstraße	0,65	14	0	3	10	1	7,18	21,43%
18	Schweriner Straße	Weißeritzstraße	Freiberger Straße	0,9	19	0	4	11	4	7,04	21,05%
19	Könneritzstraße, Antonstra- ße, (ohne Knotenpunkt Leipziger/ Antonstraße, Könneritz/ Devrientstraße)	Schweriner Straße	Leipziger Straße	1,5	31	0	5	21	5	6,89	16,13%
20	Fröbelstraße	Löbtauer Straße	Nossener Brücke	0,9	18	0	5	7	6	6,67	27,78%
21	Budapester Straße	Ammonstraße (ohne Unfälle an Knotenpunkt Schweizer Straße)	Nürnberger Straße	1	20	0	2	16	2	6,67	10,00%
22	Chemnitzer Straße	Nürnberger Straße	Würzburger Straße	0,6	12	0	1	9	2	6,67	8,33%
23	Dohnaer Straße	Spitzwegstraße	Tornaer Straße	1,1	21	0	4	13	4	6,36	19,05%
24	Leipziger Straße	Rehefelder Straße (ohne UHS Rehefeldstr)	Erfurter Straße	1,1	20	0	6	10	4	6,06	30,00%
25	Königsbrücker Landstraße	Grenzstraße	Boltenhagener Straße	1,2	17	0	2	11	4	4,72	11,76%
26	Teplitzer Straße	Gostritzer Straße	Strehlener Straße	1,4	17	0	2	14	1	4,05	11,76%
27	Kötzschenbroder Straße	Am Stadtrand	Friedhofstraße	0,75	7	0	2	3	2	3,11	28,57%

Anlage 2

Übersicht unfallauffälliger Bereiche (punktuell) im
Dresdener Stadtgebiet

	Straße A	Straße B	Anzahl der Unfälle (3 Jahre)					Unfalldichte [Unfälle pro Jahr]	Anteil Unfälle mit schwerem Perso- nenschaden
			Gesamt	mit Getöte- ten	mit schwer Verletzten	mit leicht Verletzten	mit Sach- schaden		
1	Antonstraße	Schlesischer Platz	29	0	2	17	10	9,67	6,90%
2	Könneritzstraße	Devrientstraße	17	0	2	13	2	5,67	11,76%
3	Leipziger Straße	Rehefelder Straße	15	0	4	9	2	5,00	26,67%
4	Budapester Straße	Schweizer Straße	14	0	1	8	5	4,67	7,14%
5	Güntzstraße	Dürerstraße	14	0	1	10	3	4,67	7,14%
6	Großenhainer Straße	Riesaer Straße	13	0	2	9	2	4,33	15,38%
7	Teplitzer Straße	Gostritzer Straße, Mockritzer Straße	13	0	0	10	3	4,33	0,00%
8	Terrassenufer	Sachsenplatz	13	0	0	10	3	4,33	0,00%
9	Strehleener Straße	Strehleener Platz	12	0	3	7	2	4,00	25,00%
10	Zwinglistraße	Schneebergstraße	12	0	1	10	1	4,00	8,33%
11	Fritz-Löffler-Straße	Reichenbachstraße	12	0	0	11	1	4,00	0,00%
12	Rayskistraße	Wiener Straße	11	0	2	7	2	3,67	18,18%
13	Antonstraße	Leipziger Straße	11	0	0	9	2	3,67	0,00%
14	Florian-Geyer-Straße	Sachsenplatz (nordöstliche Seite)	10	0	3	6	1	3,33	30,00%
15	Fetscherstraße	Holbeinstraße	10	0	3	7	0	3,33	30,00%
16	Winterbergstraße	Karcherallee	9	0	3	5	1	3,00	33,33%
17	Florian-Geyer-Straße	Sachsenplatz (südwestliche Seite)	10	0	1	6	3	3,33	10,00%
18	Tonbergstraße	Emerich-Ambros-Ufer	10	0	1	6	3	3,33	10,00%
19	Leipziger Straße	Mohnstraße	10	0	0	8	2	3,33	0,00%
20	Blasewitzer Straße	Fetscherstraße	10	0	0	8	2	3,33	0,00%
21	Tornaer Straße	Dohnaer Straße	9	0	2	3	4	3,00	22,22%
22	Hansastraße	Fritz-Reuther-Straße	9	0	2	5	2	3,00	22,22%
23	Nürnberger Straße	Liebigstraße	9	0	1	8	0	3,00	11,11%
24	Pillnitzer Straße	Mathildenstraße	9	0	0	5	4	3,00	0,00%
25	Sankt-Petersburger Straße	Rathenauplatz	9	0	0	7	2	3,00	0,00%

Anlage 3

Übersichtsplan zur Lage der unfallauffälligen Strecken und Knotenpunkten

