

## 6.10 Verkehrssicherheit

Mit dem weitgehenden Herausdrängen der Durchgangsverkehre und der Pkw-gebundenen Berufsverkehre aus der Innenstadt hat zwar die Verkehrsdichte abgenommen, Ampelphasen konnten für Fußgänger verbessert werden. Es war bei immer geringer werdenden Finanzspielräumen nur begrenzt möglich, den Straßenraum den allgemeinen und besonderen Sicherheitsanforderungen entsprechend umzubauen.

Auf gutem Wege ist Kiel im Hinblick auf die flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz Verkehr, die Umnutzung der Straßenräume für den Radverkehr und die Sicherstellung barrierefreier Querungen an den Straßenkreuzungen und Einmündungen. Es ist jedoch nicht zu verkennen, dass es insbesondere hinsichtlich der Querung von verkehrswichtigen Straßen noch viel zu tun gibt. Das gilt vor allem im Bezug auf die Häufigkeit sicherer Querungsstellen zwischen Knotenpunkten.

Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten bereits 1990/91 war Kiel mit Freiburg Vorreiter in der Bundesrepublik. Das strategische Ziel der Kinder- und familienfreundlichen Stadt stellt für die nächsten Jahre eine große Herausforderung dar.

### 6.10.1 Unfälle

Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist seit der Beschlussfassung zum GVP 1988 und insbesondere seit der flächenhaften Ausweisung von Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet 1990/1991 stark zurück gegangen. Abgenommen hat vor allem auch die Zahl schwerer Unfälle. Dennoch liegt die Zahl der Unfälle mit 5092 im Jahr 2006 immer noch auf einem hohen Niveau.

Hauptleidtragende sind oft Fußgänger, Kinder und Radfahrer, die meistens ungeschützt in Unfälle verwickelt werden.

#### Radverkehrsunfälle

Die Anzahl der Unfälle ist trotz gestiegenem Radverkehrsaufkommen seit Jahren rückläufig. Ereigneten sich Anfang der 90er Jahre noch mehr als 600 Unfälle mit Radfahrer-beteiligung, sind es in den letzten Jahren 400 bis

450 Unfälle. Hauptursache für Radverkehrsunfälle sind: Fahren unter Alkoholeinfluss, nicht angepasste Geschwindigkeit und Benutzung der falschen Fahrbahnseite. Nach den Erkenntnissen der Polizei wurden etwas weniger als die Hälfte dieser Unfälle von Radfahrern selbst verursacht. Allerdings ist auch darauf hinzuweisen, dass die Dunkelziffer bei den Radverkehrsunfällen vergleichsweise hoch ist. Nur eine geringe Zahl der Radverkehrsunfälle wird bei der Polizei gemeldet. Es ist zu vermuten, dass Eigenunfälle, Radfahrer/Radfahrer-Unfälle bzw. Fußgänger/Radfahrer-Unfälle wesentlich häufiger passieren, als bei der Polizei bekannt ist.



#### Kinderunfälle

Die Zahl der Unfälle mit Kinderbeteiligung hatte bis zum Jahr 2005 kontinuierlich zugenommen. Erfreulicherweise haben sich 2006 deutlich weniger Unfälle ereignet. Auffällige Unfallzeiten sind Schulbeginn und -ende sowie der Zeitraum zwischen 16:00 und 19:00 Uhr. Kinder sind also nicht nur auf dem Weg von und zur Schule gefährdet, sondern auch in der Freizeit in den Nachmittags- bzw. Frühlabendstunden.

#### Radunfälle auf dem Schulweg

Die Christian-Albrechts-Universität untersucht derzeit alle bei der Unfallkasse Schleswig-Holstein gemeldeten Radunfälle auf dem Schulweg. Es werden im Rahmen dieser Untersuchung der Umfang und die Ursachen in ihren regionalen Unterschieden betrachtet. Der Abschlussbericht auch mit Aussagen zum Kieler Stadtgebiet ist im Frühjahr 2008 zu erwarten und wird in die weitere Detailplanung einzubeziehen sein.

### Kinderunfälle im 10-Jahresvergleich

Jahr	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Anzahl	84	113	117	100	97	95	96	96	80	99

### 6.10.2 Unfallprävention

Die Aktivitäten der **Verkehrslehrer** der Polizei aber auch der Bundespolizei bezüglich der Gefahren an Gleisanlagen an den Schulen stellen eine wichtige Säule in der Unfallprävention dar. Sowohl die **Verkehrsübungsplätze** am Schützenwall und in der Blitzstraße in Gaarden als auch die alljährlichen Überprüfungen der Fahrräder der Schüler auf Verkehrstauglichkeit sind wichtige Bausteine. Unter der Regie der Verkehrslehrer werden zudem jedes Jahr in den vierten Klassen in allen Kieler Schulen Radverkehrsausbildungen durchgeführt. Auch die Schulen selbst arbeiten am Thema Verkehrssicherheit. Auf Initiative des Tiefbauamtes wurden beispielhaft in 2002 an drei Schulen **Schulwegpläne** erarbeitet. Nach diesem Vorbild haben inzwischen fast alle Kieler Schulen einen Schulwegplan, der den Kindern sichere Wege und Gefahrenstellen aufzeigt, erstellt.

Die Arbeit mit den Verkehrslehrern der Verkehrswacht und den Schulen gilt es weiter zu unterstützen. Die Radverkehrserziehung sollte sich aber nicht nur auf den Schonraum Verkehrsübungsplatz beschränken sondern auch im realen Straßenverkehr stattfinden.

Die inzwischen vielfältigen baulichen Maßnahmen zur Schulwegsicherung im weiteren und direkten Umfeld der Schulen tragen wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Problematisch ist nach wie vor das Verkehrsverhalten einiger Eltern, die es für das Sicherste halten, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen und dabei andere Kinder durch eine nicht angepasste Fahrweise oder widriges Halten und Wenden zusätzlich zu gefährden.

Die Analyse der Unfallstatistik zeigt: Viele Unfälle werden von den Beteiligten durch Fehlverhalten selbst ausgelöst. Beschwerden von Fußgängern über rücksichtsloses Verhalten von Radfahrern zeigen außerdem, dass viele Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln nicht einhalten. Durch Öffentlichkeitsarbeit muss die Bevölkerung weiter sensibilisiert werden, andere Verkehrsteilnehmer stärker zu respektieren.



Ein erstes Faltblatt über dieses Thema wurde in Zusammenarbeit zwischen der Polizeidirektion Kiel und der Landeshauptstadt Kiel bereits erstellt. Hier ist auch im Rahmen des Mobilitätsmarketings weiter zu arbeiten. Das Einhalten der Verkehrsregeln ist aber auch verstärkt zu kontrollieren, Regelverstöße sind zu ahnden.

### 6.10.3 Sicherheitsaudit für Straßen (SAS)

Zur Aufdeckung von Sicherheitsdefiziten in der Planung von Straßen gibt es seit 2002 ein einheitliches, überprüfbares Verfahren. Dieses Verfahren wird Sicherheitsaudit genannt und wird von einem geschulten externen Auditor in den Phasen der Vorplanung, des Vorentwurfs, des Ausführungsentwurfs und der Verkehrsfreigabe durchgeführt. Grundlage für die Beurteilung der Planungen sind die Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS) sowie die einschlägigen Empfehlungen und Regelwerke für die Planung von Verkehrsflächen, u. a. die

- Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ),
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE),
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR),
- Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RILSA),
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST).



Sicherheitsaudit für Straßen (SAS)

Durch die Anwendung des Sicherheitsaudits ist eine Verbesserung von Straßenentwürfen und damit eine Reduzierung der Unfälle zu erwarten. Dies zeigen Ergebnisse einer Untersuchung der Uni Wuppertal. Fehler werden frühzeitig aufgedeckt und so teure Umbaumaßnahmen ggf. vermieden.

Einige Bundesländer haben die Durchführung von Sicherheitsaudits für Landes- und Bundesstraßen sowie Autobahnen mittlerweile verbindlich eingeführt. In Nordrhein-Westfalen sind diesem Beispiel viele Städte und Gemeinden gefolgt.

Für die Einführung des Sicherheitsaudit auch für Straßenvorhaben der Stadt soll ein gangbares Konzept erarbeitet werden und obligatorisch angewendet werden.

### 6.10.4 Angsträume

In nahezu allen Städten befinden sich Bereiche, welche von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Besucherinnen und Besuchern einer Stadt als unsicher empfunden werden (Angsträume). Die Furcht vor kriminellen Übergriffen in einem solchen Angstrraum veranlasst Menschen,

bestimmte Abschnitte zu meiden und zu umgehen. Meist liegt der Auslöser der Angst weniger in objektiv nachvollziehbaren Daten oder Erfahrungen, vielmehr ergibt sich die Furcht aus einem subjektiven Sicherheitsempfinden.

Insbesondere Tunnel und Unterführungen werden als Angsträume identifiziert, aber auch dunkle unbelebte Räume und Wege mindern das Sicherheitsempfinden. Das gilt insbesondere bei schwach genutzten Wegen und Straßenräumen.

Zur Vermeidung von Angsträumen gilt insbesondere:

- Beleuchtung und Belichtung: Sehen und gesehen werden
- Orientierung: Sich zurechtfinden können
- Einsehbarkeit: Einblicke gewähren
- Zugänglichkeit: Hindernisfreiheit von Wegen, Anbindung an den Öffentlichen Verkehr
- Belebung: Präsenz von Menschen infolge hoher Aufenthaltsqualität attraktiv gestalteter Straßenräume

In den 90er Jahren sind die öffentlichen Räume im Stadtgebiet schon einmal hinsichtlich der Angsträumproblematik untersucht worden. In Zusammenarbeit mit dem von Bürgern neu ins Leben gerufenen **Arbeitskreis Fußverkehr** soll eine erneute Überprüfung vorgenommen werden. Bei Aus- und Umbaumaßnahmen im Straßenbau und in der Straßenbeleuchtung ist diese Frage jeweils im Sicherheitsaudit mit abzu prüfen.