

**Verkehrslagebild 2019
für die
Stadt Regensburg**




























Inhalt

Fact - Sheet.....	3
1. Begriffsdefinitionen.....	4
2. Verkehrslage.....	4
2.1. Verkehrsunfallentwicklung.....	4
2.1.1. Verkehrsunfälle gesamt.....	4
2.1.2. Verkehrsunfälle mit Personenschaden.....	6
2.1.3. Verletzte - Leichtverletzte - Schwerverletzte.....	6
2.1.4. Verletzte nach Beteiligungsart.....	7
2.1.5. Verkehrstote.....	8
2.1.6. Schulwegunfälle.....	9
2.1.7. Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort.....	10
2.2. Unfallursachen.....	12
2.2.1. Häufigste Unfallursache beim Fahrzeugführer.....	12
2.2.2. Häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten.....	13
2.2.3. Alkoholunfälle.....	14
2.2.4. Drogenunfälle.....	15
2.2.5. Geschwindigkeitsunfälle.....	16
2.3. Risikogruppen.....	18
2.3.1. Junge Erwachsene (18-24 Jahre).....	18
2.3.2. Senioren (Altersgruppe ab 65 Jahren).....	19
2.3.3. Motorisierte Zweiräder.....	21
2.3.4. Radfahrer.....	22
2.3.5. Fußgänger.....	25
2.3.6. Elektrokleinstfahrzeuge.....	26
2.4. Verkehrsüberwachung.....	27
2.4.1. Alkohol- und Drogenfahrten.....	27
2.4.2. Technische Verkehrsüberwachung.....	28
3. Zusammenfassung/Stadtentwicklung.....	29



Fact - Sheet

(weiße Spalte beinhaltet Zahlen für Polizeipräsidium Oberpfalz, farbige Spalte Stadt Regensburg, Jahresvergleich 2018/2019 und 10-Jahre Trend mit Vergleich 2010/2020)

Schnellüberblick Verkehrsunfallentwicklung							
	2018 - 2019				10-Jahre		
		2018	2019	Veränderung in %	Trend	%	
Verkehrsunfälle gesamt		36.385	37.616	↗ 3,4	↗	+17,7	
		6268	6130	↘ -2,2	↗	+21,0	
Verkehrstote		54	52	↘ -3,7	↘	- 30,7	
		2	1	↘ -50	↘	-300	
Verletzte		6.158	5.890	↘ - 4,4	↘	- 3,7	
		1005	967	↘ -3,8	↗	+20,0	
Schulwegunfälle		53	59	↗ 11,3	↗	+15,7	
		10	16	↗ 60	↗	+100,0	
Unfallfluchten		5.850	5.969	↗ 2,0	↗	+11,9	
		1404	1427	↗ 1,6	↗	+21,9	
Alkoholunfälle		427	436	↗ 2,1	↘	- 4,6	
		88	79	↘ -10,2	↗	+43,7	
Drogenunfälle		47	60	↗ 27,7	↗	+140	
		20	18	↘ -10	↗	+125,0	
Geschwindigkeitsunfälle		872	981	↗ 12,5	↘	- 44,7	
		58	60	↗ 3,5	↘	- 38,8	
VU mit Beteiligung von	Radfahrern		1.145	1.132	↘ - 1,1	↗	+56,4
			415	435	↗ 4,8	↗	+95,9
	Jungen Erwachsenen (18-24 Jahre)		2.828	2.752	↘ - 2,7	↘	- 26,2
			631	561	↘ -11,1	↘	-4,6
	Senioren (ab 65 Jahre)		2.471	2.448	↘ - 0,9	↗	+38,2
			426	467	↗ 9,6	↗	+ 60,5



1. Begriffsdefinitionen

Die Auswertung der Verkehrsunfallentwicklung bezieht sich auf das Stadtgebiet Regensburg **ohne** die Bundesautobahnen.

Die Zahlen des Polizeipräsidiums Oberpfalz sind im Fact-Sheet zum Vergleich mit angegeben, sie beinhalten das Unfallgeschehen in der Oberpfalz mit den Bundesautobahnen im Bereich.

Beachte: Die Prozentzahlen wurden mit angegeben, sie sollen den Trend aufzeigen. Das exakte Lagebild zeigen die 10-Jahresdiagramme.

Die Verkehrsunfälle werden in drei Kategorien eingeteilt:

VUK sind Kleinunfälle im Kurzaufnahmeverfahren mit verwarnbaren Verkehrsordnungswidrigkeiten ohne Verletzte und ohne Straftaten

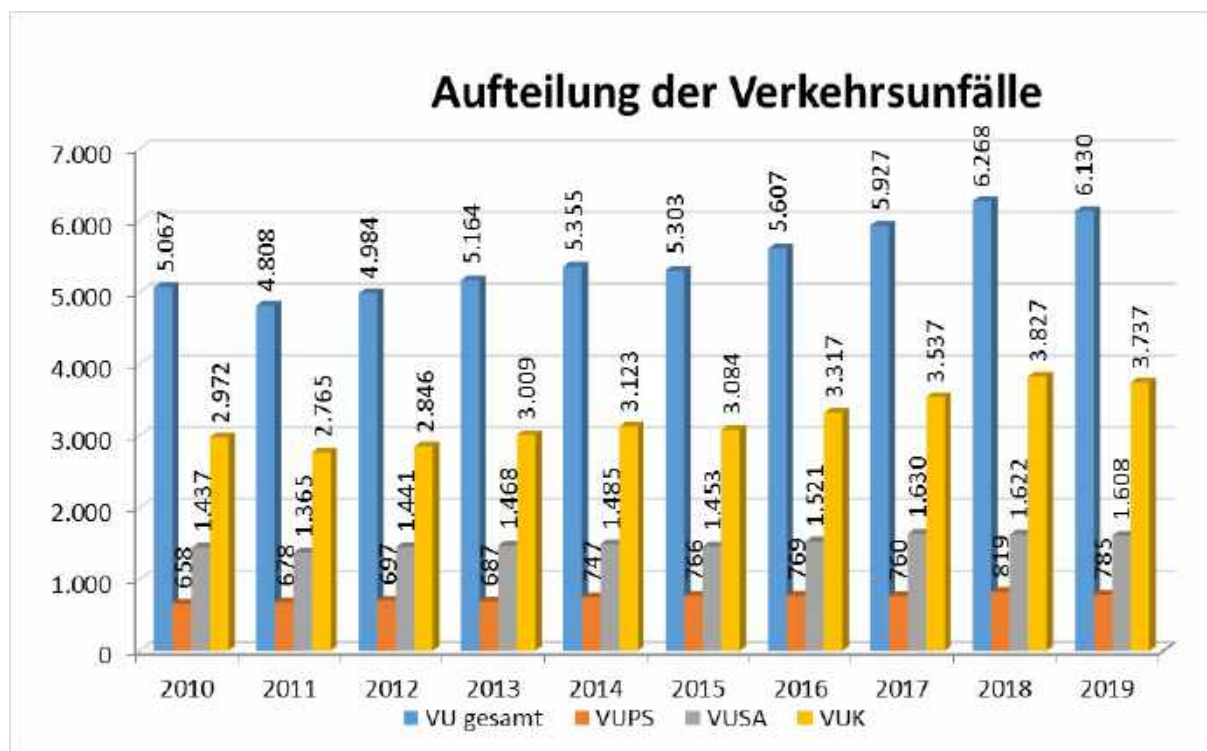
VUSA sind Unfälle mit **Sachschaden-Anzeige** mit einer schwerwiegenden Ordnungswidrigkeit im Anzeigenbereich (z.B. Vorfahrtsverletzung) oder einer Straftat (z.B. Unfallflucht). Eine Person wurde hier nicht verletzt.

VUPS sind Unfälle mit **Personenschaden**. Es wird differenziert zwischen leichtverletzt und schwerverletzt. **Schwerverletzt** bedeutet stationäre Behandlung im Krankenhaus mit mindestens 24 Std Aufenthalt im Krankenhaus. Zu den VU P zählen auch tödliche Verkehrsunfälle

2. Verkehrslage

2.1. Verkehrsunfallentwicklung

2.1.1. Verkehrsunfälle gesamt





Der langfristige Trend steigender Verkehrsunfallzahlen hat sich 2019 nicht fortgesetzt. Die Zahlen sind sogar leicht rückläufig.

Insgesamt ereigneten sich im Stadtgebiet Regensburg im vergangenen Jahr 6130 (2018: 6268) Verkehrsunfälle. Die Zahlen bleiben damit über der 6000er Marke.

Die Verkehrsunfälle mit Personenschaden gingen um 4,2 % auf nunmehr 785 (2018: 819) zurück, die Verkehrsunfälle mit Sachschaden und Anzeige gingen um 0,9 % (2019: 1608, 2018: 1622), die Verkehrsunfälle im Kurzaufnahmeverfahren, die sogenannten Kleinunfälle, gingen um 2,4 % zurück (2019: 3737, 2018: 3827).

Es ereigneten sich also weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten, weniger Unfälle mit Sachschaden und Anzeige und auch weniger Kleinunfälle und das, obwohl die Zulassungszahlen für Kfz im Stadtgebiet wieder anstiegen. Ende 2019 waren 104 320 Fahrzeuge zugelassen (2018: 102059).

Immer mehr Verkehrsteilnehmer steigen auch aufs Fahrrad um. Der Anteil der Radfahrer liegt mittlerweile bei 24 Prozent. Dazu kommen neue Formen der Verkehrsteilnahme wie die Elektroroller, die insbesondere Verkehrsraum von Radfahrern und Fußgängern beanspruchen.

Die Mobilität steigt, immer mehr Menschen sind auf Regensburgs Straßen unterwegs und es wird gefühlt „immer enger“, da sich immer mehr Menschen und Fahrzeuge den gleichen Verkehrsraum teilen.

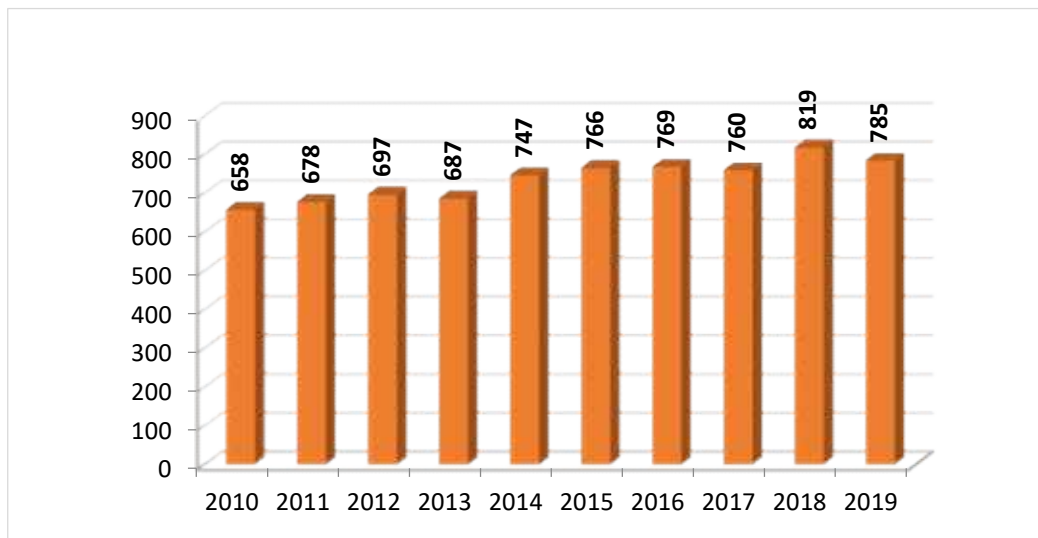
Vor diesem Hintergrund sind rückläufige Unfallzahlen nicht selbstverständlich. Ein Blick über den Stadtrand hinaus in die Oberpfalz zeigt ein anderes Bild.

In der Oberpfalz stiegen die Unfallzahlen um 3,4 %, in Bayern um 1,7 % an. In der Nachbarstadt Ingolstadt stiegen die Unfälle sogar um 7 % an.

Die Gesamtunfallbilanz im Stadtgebiet mit weniger Unfällen ist daher grundsätzlich erfreulich. Wie es im Detail ausschaut, wird im Anschluss näher beleuchtet.

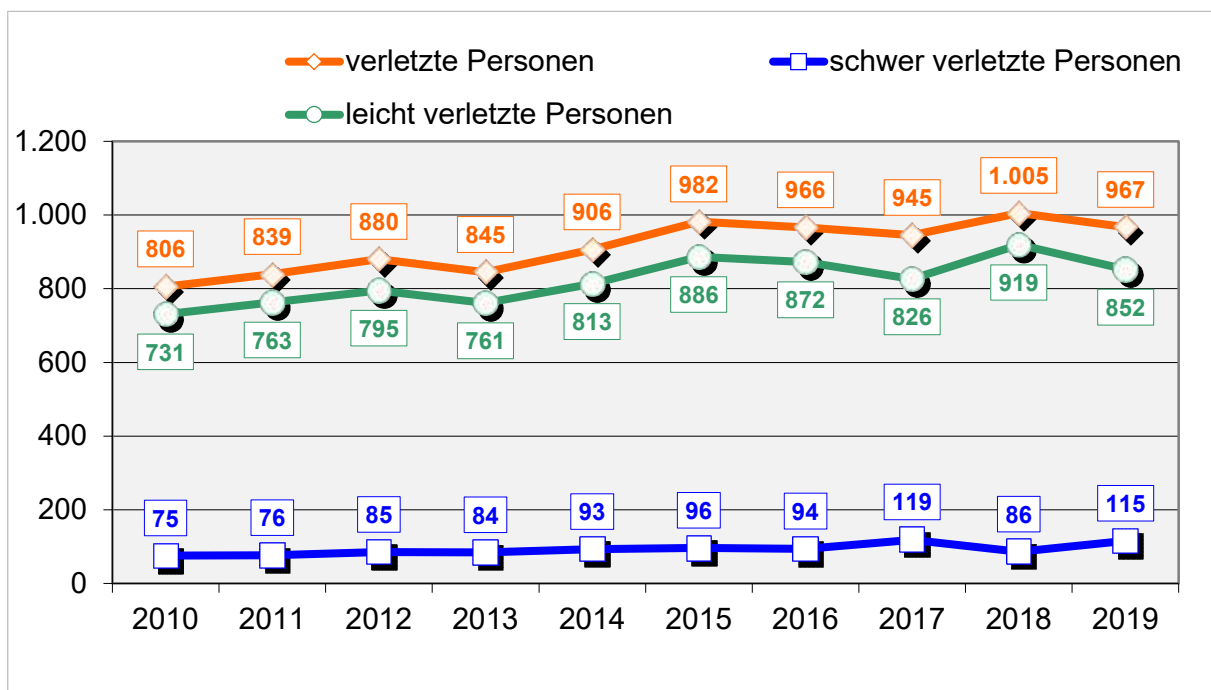


Verkehrsunfälle mit Personenschaden



Die Verkehrsunfälle mit Personenschaden gingen gegenüber dem Vorjahr um 4,2 % zurück. Dieser Trend entspricht dem bayernweiten Trend.

2.1.2. Verletzte-Leichtverletzte-Schwerverletzte

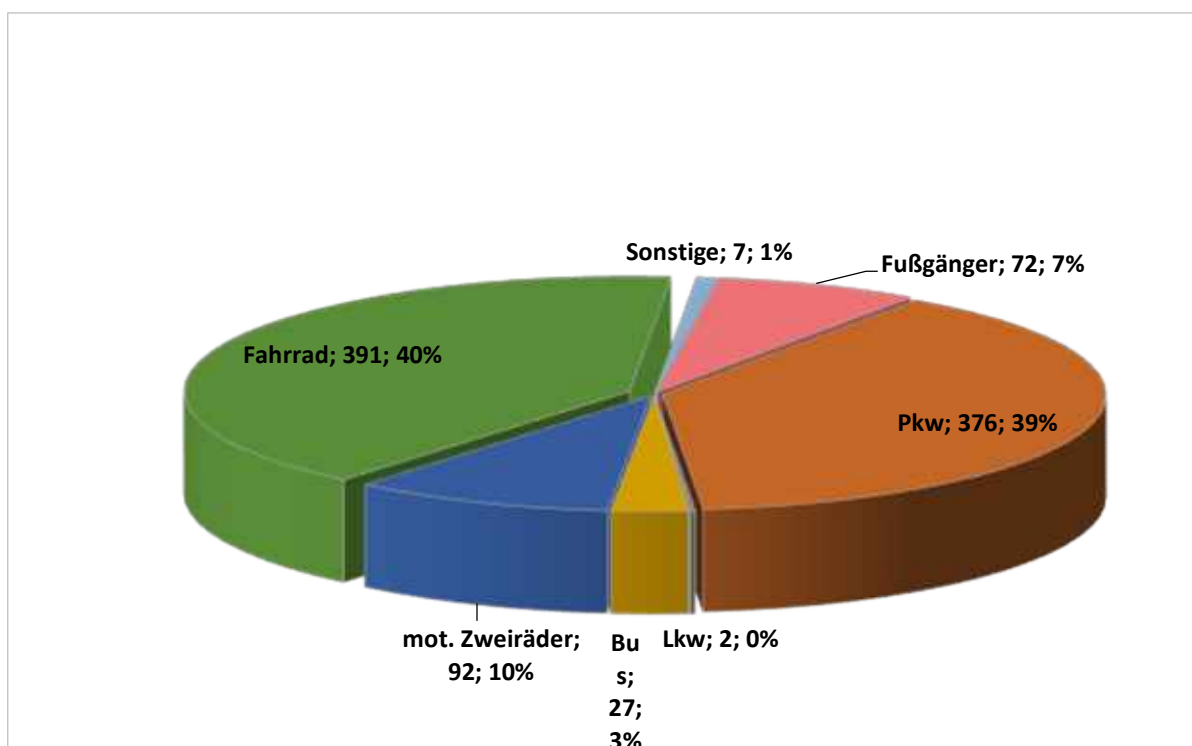




Rückläufig war auch die Zahl der Verletzten von 1005 im Jahr 2018 auf 967 im Jahr 2019. Dies ist umso bemerkenswerter, da die Zahl der Radunfälle und damit die Zahl der verletzten Radfahrer anstieg. 852 Verkehrsteilnehmer wurden leicht, 115 wurden schwer verletzt.

Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass die Zahl der Leichtverletzten um 7,3 % von 1005 auf 967 fiel, die Schwerverletzten stiegen allerdings von 86 auf 115 an (+ 33,7 %).

2.1.3. Verletzte nach Beteiligungsart



Das Kuchendiagramm zeigt die Verteilung der 967 Verletzten auf die einzelnen Beteiligungsarten in absoluten Zahlen und in Prozentangaben.

Die meisten Personen wurden als Radfahrer verletzt (40 %), gefolgt von den Pkw-Insassen (39 %).



Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr stieg in Regensburg auf 24 Prozent.
Die vermehrte Nutzung des Fahrrads machte sich auch in der Unfallstatistik bemerkbar.

Neu ist, dass aus den Reihen der Radfahrer die meisten Verletzten kamen. Insgesamt 391 Radfahrer und 376 Pkw-Insassen wurden verletzt.

Allein die Zahl der Radfahrer, die alleinbeteiligt stürzten, stieg auf 116 (2018: 93, + 25 %).

Die 115 Schwerverletzten verteilen sich auf

- 55 Radfahrer
- 18 Pkw-Fahrer oder Insassen
- 23 mot. Zweiradfahrer
- 13 Fußgänger
- 4 Businsassen

2.1.4. Ein Verkehrstoter

Ein Verkehrsunfall endete tödlich. (2018: 2)

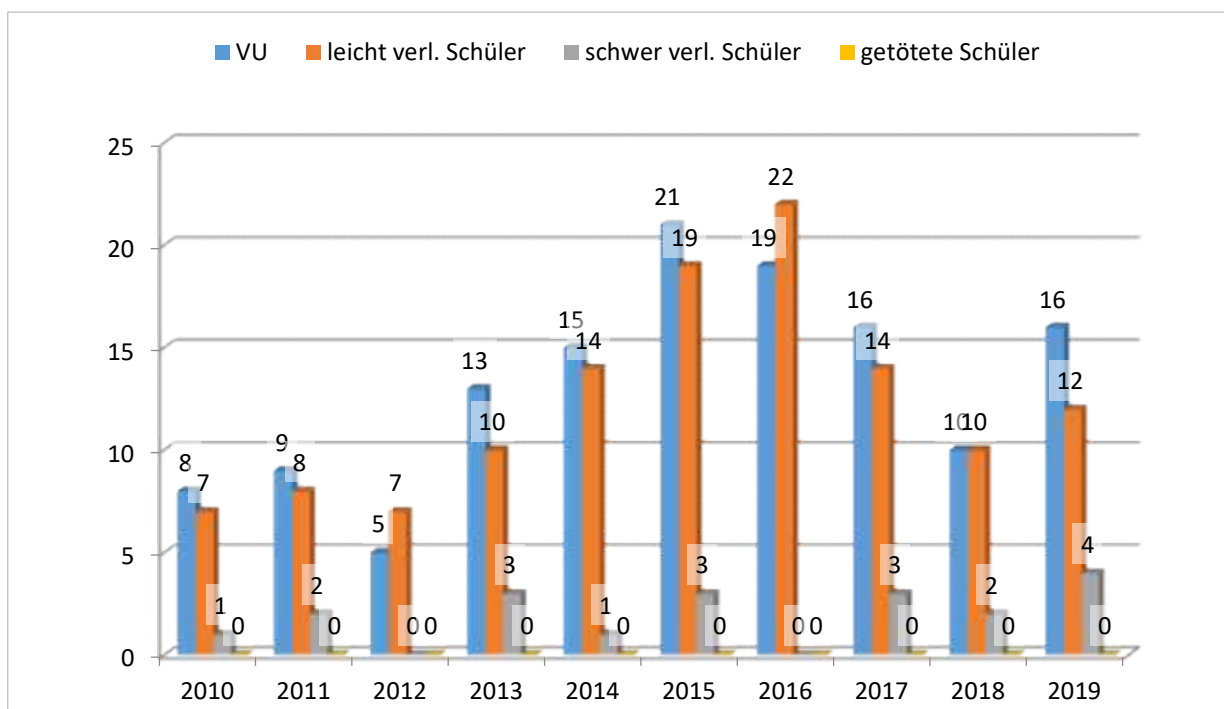
Der Fahrer eines Sattelzuges übersah am 12.03.2019 um 21.09 Uhr beim Rechtsabbiegen von der Furtmayerstraße in die Hermann-Geib-Straße eine 53-jährige Radfahrerin, die die Furtmayerstraße in östlicher Richtung befuhr. Sie wurde von dem Lkw überrollt und erlag noch an der Unfallstelle ihren schweren Verletzungen.



2.1.5. Schulwegunfälle

Definition Schulwegunfall:

Die Einstufung als Schulwegunfall erfolgt, wenn ein Schüler bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von oder zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wurde.



Die Zahl der Schulwegunfälle stieg gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt wurden 16 Kinder verletzt, davon 10 x als Radfahrer, 6 x als Fußgänger.

Die Verkehrserzieher der Polizei gehen in die Kindergärten und besprechen mit den Vorschulkindern den künftigen Schulweg.

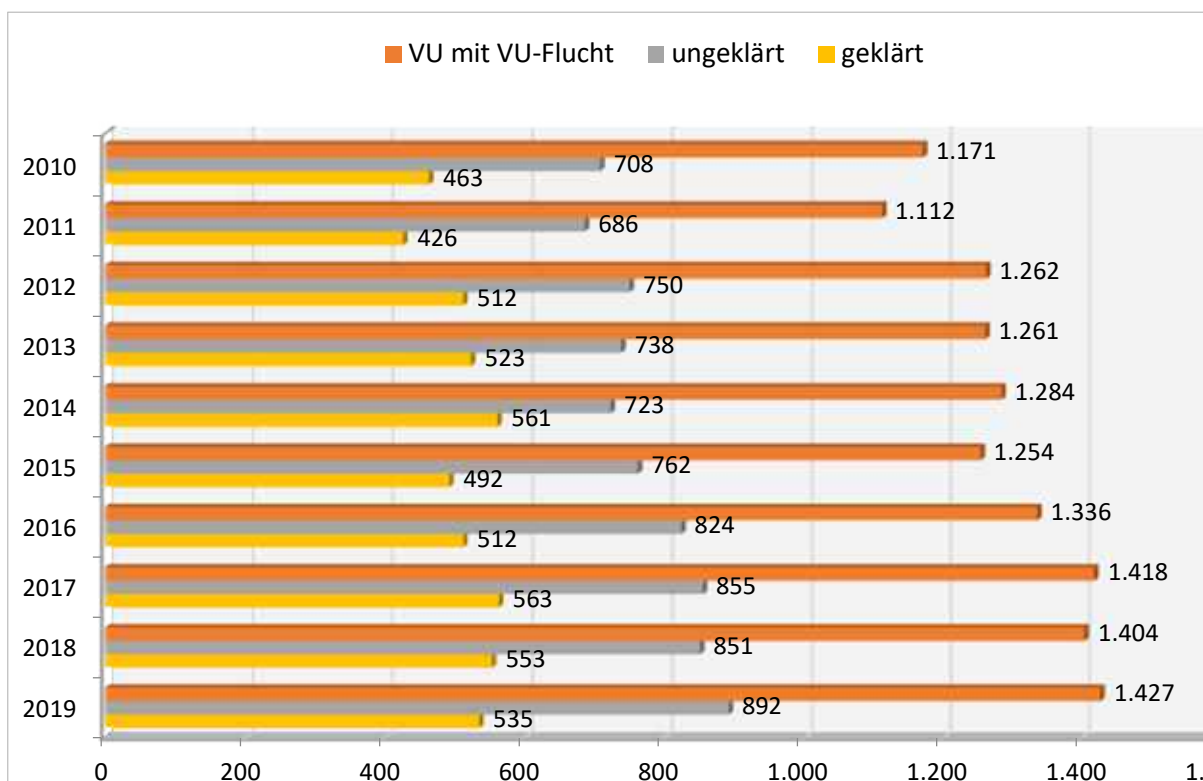
Wie bereits in den vergangenen Jahren tragen viele Helfer ehrenamtlich zur Schulwegsicherheit bei. Unverzichtbar ist die Arbeit der Schüler- und Elternlotsen. Die Einweisung der Lotsen erfolgt durch die Verkehrserzieher der Polizei vor Ort.

Von den Verkehrserziehern werden auch die 4. Jahrgangsstufen der Grundschulen im Radfahren ausgebildet.

Insgesamt ereigneten sich 41 Unfälle mit Kindern im Stadtgebiet, 33 Kinder wurden dabei verletzt.



2.1.6. Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort



Wie bereits eingangs erwähnt nahmen die Verkehrsunfälle mit Sachschaden-Anzeige leicht ab (2019: 1622, 2018: 1608), während die Unfallfluchten leicht zunahmen. Im Jahr 2019 ereigneten sich 1427 Verkehrsunfallfluchten (2018: 1404; + 1,6 %), davon konnten 535 geklärt werden (2018: 553). Daraus ergibt sich einer Aufklärungsquote von 37,5 % (2018: 39,4 %).

Bei den Verkehrsunfällen mit Sachschaden und Anzeige dominieren die Unfallfluchten. Dabei handelt es sich meist um Parkrempler im ruhenden Verkehr, bei denen der Verursacher flüchtet. Auch bei den 3737 Kleinunfälle handelt es sich zum Großteil um Parkrempler, bei denen sich jedoch der Verursacher bei der Polizei meldet.

Die **Motive** der Unfallverursacher für ihr unerlaubtes Entfernen von der Unfallstelle sind vielfältig. Die häufigsten sind:

- Die Annahme, dass ein Hinweiszettel an der Windschutzscheibe des geschädigten Fahrzeuges ausreichen würde.
- Bagatellschäden werden nicht als „meldepflichtig“ eingestuft.
- Gleichgültigkeit: „Es wird schon kein Schaden entstanden sein“.



- Vorangegangener Alkoholkonsum
- Angst der Hochstufung in der Kfz-Versicherung
- Verlust der Kautions bei Mietfahrzeugen

Deshalb nochmals der Appell der Polizei: **„Unfallflucht ist kein Kavaliersdelikt!“**

Sie kann Führerschein und Versicherungsschutz kosten und wird mit Geld- oder Freiheitsstrafe belegt. Um auf „Nummer sicher“ zu gehen, raten wir, in den Fällen, in denen ein geparktes Fahrzeug beschädigt wird und der Halter oder Fahrer dieses Fahrzeuges nicht vor Ort ist, über „Notruf 110“ die Polizei zu verständigen. Von dort wird alles Weitere veranlasst.

Die Unfallfluchtzahlen steigen seit drei Jahren kaum an. Ein Grund dafür ist sicherlich auch das Präventionsprojekt „Unfallflucht - kein Kavaliersdelikt“.

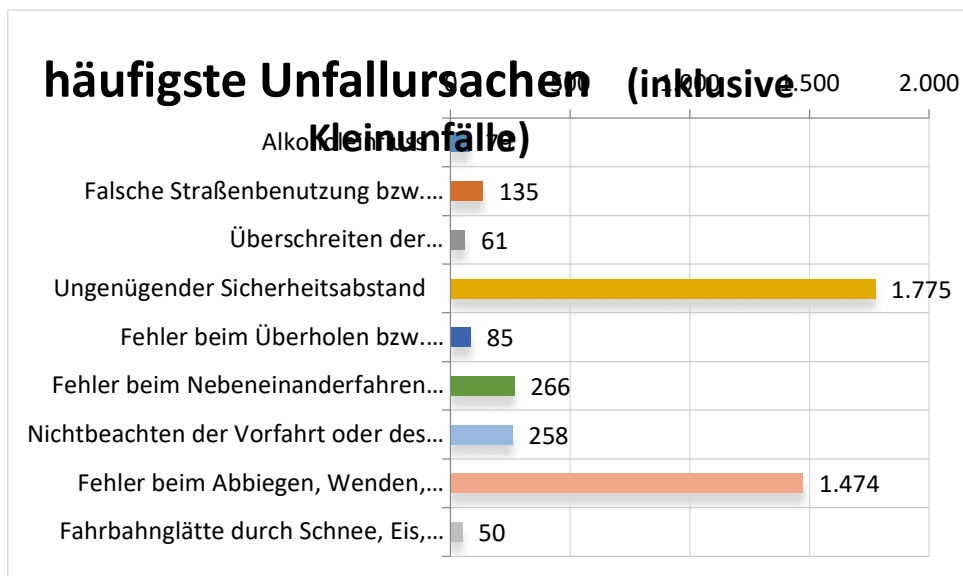


Das Projekt wurde mit der Verkehrswacht Regensburg entwickelt, soll die Verkehrsteilnehmer hinsichtlich dieses Massendelikts sensibilisieren, bleibt hochaktuell und wird fortgesetzt.



2.2 Unfallursachen

2.2.1 Häufigste Unfallursachen beim Fzg-Führer



In der Unfallursache „ungenügender Sicherheitsabstand“ sind enthalten:

- Auffahrunfälle
- Streifvorgänge beim Ein- und Ausparken
- Ungenügender Seitenabstand beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen

In der Unfallursache „Fehler beim AbbiegenRückwärtsfahren“ sind enthalten:

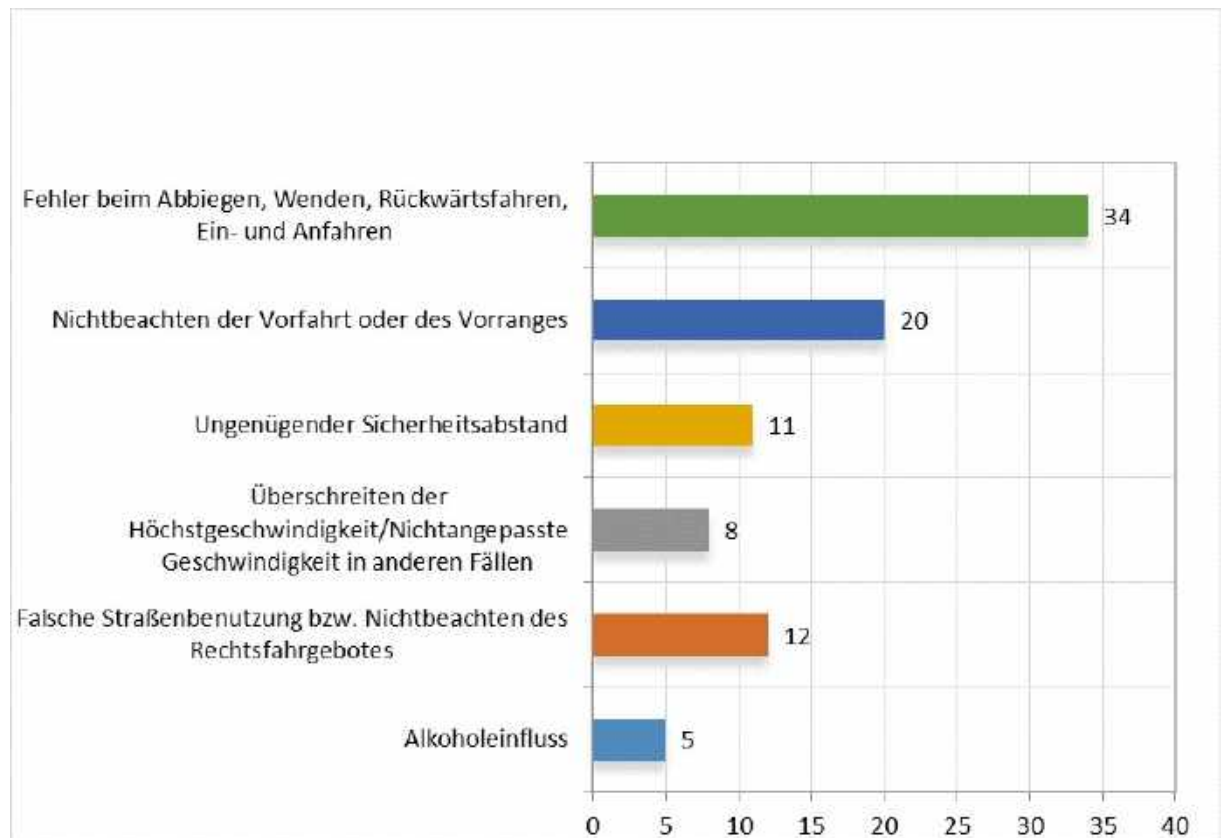
- Abbiegeunfälle
- Fehler beim Rückwärtsfahren, insbesondere bei Parkvorgängen im ruhenden Verkehr

Diese beiden Ursachen dominieren bei Kleinunfällen, die sich vorrangig im ruhenden Verkehr ereignen.

Weitere Unfallursachen wie „Fehler beim Nebeneinanderfahren“ (266 x) resultieren aus Unfällen bei Fahrstreifenwechseln, einer klassischen städtischen Unfallursache.



2.2.2 Häufigste Ursachen bei VU mit Schwerverletzten

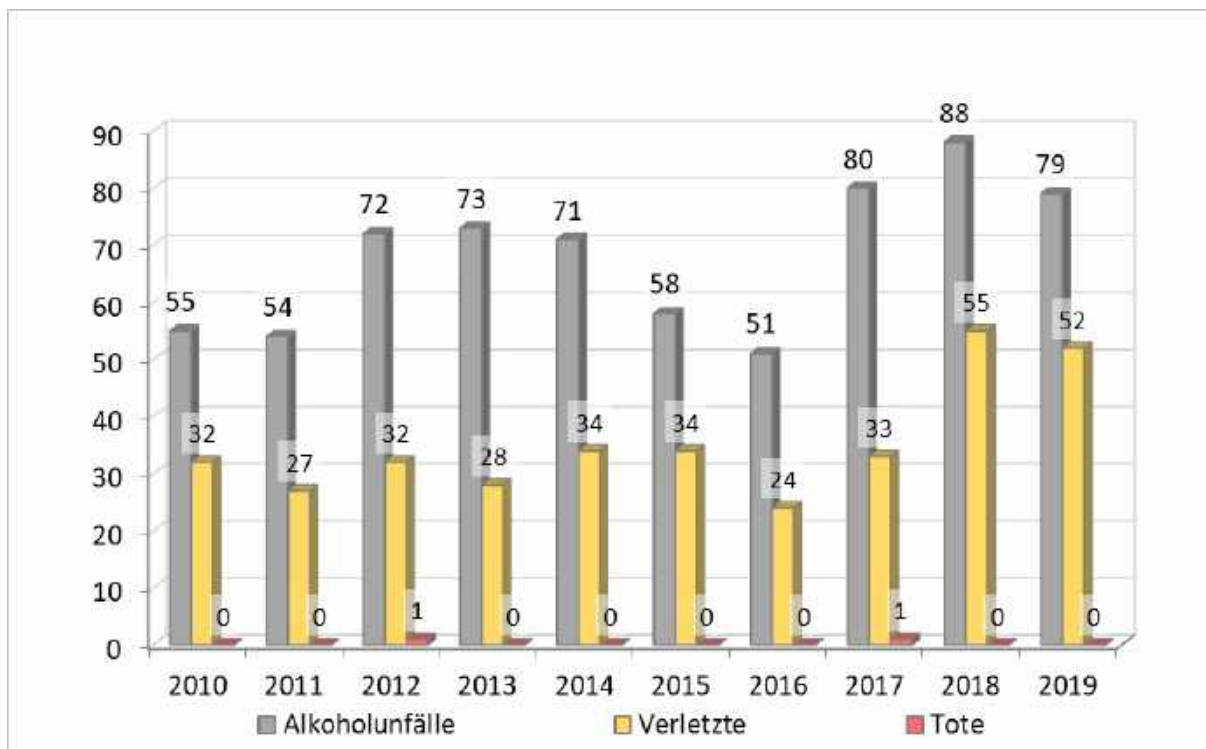


Häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten sind Fehler beim Abbiegen (34 x). Abbiegende Pkws übersehen hier insbesondere als Rechtsabbieger die Radfahrer.

Die Ursache „Falsche Straßenbenutzung“ (12 x) enthält auch die Nutzung des Radwegs in der falschen Richtung.



2.2.3. Alkoholunfälle



Rückläufig war die Zahl der Alkoholunfälle. (2019: 79, 2018: 88, -10 %).

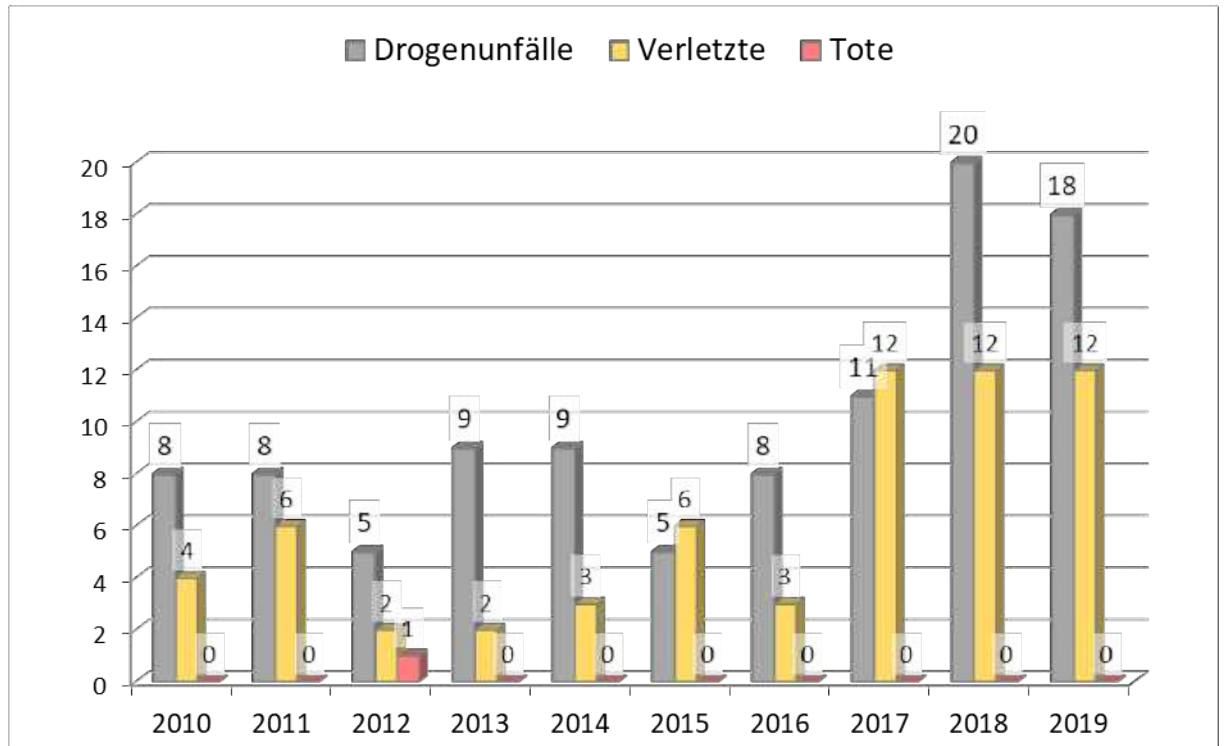
Bei 79 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss wurden 52 Personen verletzt.

Allein 27 Alkoholunfälle wurden durch alkoholisierte Radfahrer verursacht.

Bevor überhaupt ein Unfall passieren konnte, wurden 323 alkoholisierte Fahrzeugführer bei Polizeikontrollen aus dem Verkehr gezogen, darunter 70 Radfahrer.



2.2.4. Drogenunfälle



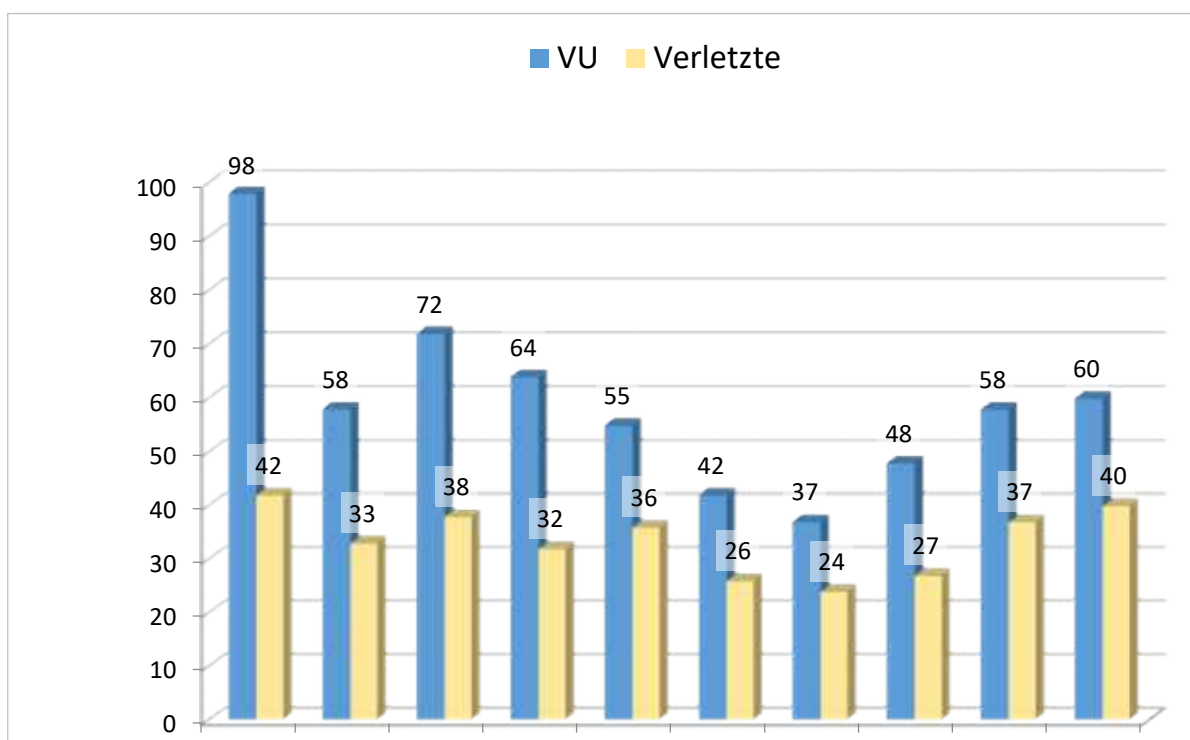
Die Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss gingen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück (2019: 18, 2018: 20). 12 Personen wurden dabei verletzt.

Die Auswertung der Verursacher ergab, dass 6 x Radfahrer unter Drogeneinfluss standen.

195 Fahrzeugführer wurden bei Polizeikontrollen aus dem Verkehr gezogen, da sie unter Drogeneinfluss standen.



2.2.5. Geschwindigkeitsunfälle



Die Geschwindigkeitsunfälle im Stadtgebiet blieben nahezu unverändert, sie bleiben im Langzeitvergleich auf einem niedrigen Niveau.

Im Stadtgebiet bezieht sich die Unfallursache „Geschwindigkeit“ meist auf eine nicht den örtlichen Gegebenheiten oder den Straßenverhältnissen angepasste Geschwindigkeit.

Geschwindigkeitsmessungen werden von der Polizei in der Regel an großen Ausfallstraßen wie der Straubingerstraße, der Nordgaustraße, Frankenstraße, der Max-Planckstraße oder der Franz-Josef-Strauß-Allee durchgeführt. In Bereichen mit erlaubten Geschwindigkeiten unter 30 km/h misst der Verkehrsüberwachungsdienst der Stadt Regensburg.

Es wurden 163 Geschwindigkeitsmessungen mit 4056 Beanstandungen durchgeführt. An geeigneten Kontrollstellen werden die Geschwindigkeitssünder gleich angehalten und zur Kasse gebeten. In insgesamt 131 Fällen mussten Fahrverbote erlassen werden. Schnellster war ein Pkw-Lenker, der in der Nordgaustraße bei erlaubten 50 km/h mit 134 km/h gemessen wurde.



Illegale Autorennen wurden im Stadtgebiet 11 x angezeigt. Meist handelt es sich hier um spontane Rennen, die nicht geplant waren und an einer Ausfallstraße bei Umschalten der Lichtsignalanlage auf Grün starteten. In zwei Fällen kam es dabei auch zu Verkehrsunfällen mit Verletzten. Immer wieder werden Zivilstreifen der Polizei im fließenden Verkehr auf die Rennen aufmerksam, nehmen die Verfolgung auf und es gelingt, die Raser anzuhalten. Vor Ort werden dann die Fahrzeuge und die Führerscheine der Beteiligten sichergestellt.

Das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer wird dadurch massiv beeinträchtigt. Eine organisierte Szene konnte jedoch bisher nicht festgestellt werden. Allerdings werden hochmotorisierte und entsprechend getunte Fahrzeuge und deren Fahrer genauer unter die Lupe genommen, wenn sie auf Regensburgs Straßen festgestellt werden. So beispielsweise auch ein Typ des unten abgebildeten Fahrzeugs, das aufgrund seiner Optik einem Rennwagen sehr ähnlich ist, zum Verkehr auf öffentlichen Straßen aber tatsächlich zugelassen ist.



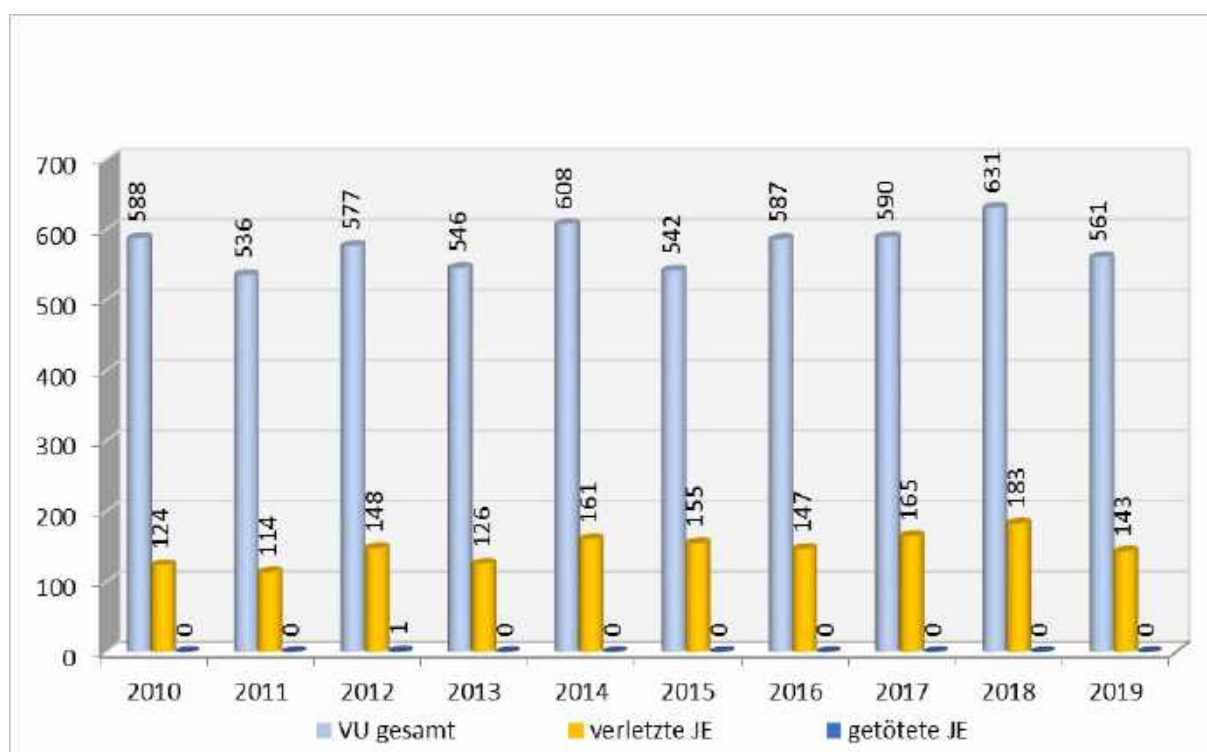
Ein solches Fahrzeug ist die Ausnahme. Es fallen eher Fahrzeuge auf, die der „Autoposer-Szene“ zuzurechnen sind und in den engen Gassen in der Altstadt einen entsprechenden Lärm verursachen. Wenn die amtlichen Kennzeichen bekannt sind, werden die Halter kontaktiert und mit ihren Fahrzeugen vorgeladen. Ihre Fahrzeuge werden überprüft und die Fahrer für ein verkehrsgerechte Fahrweise sensibilisiert.

Ein präventives Instrument hierfür ist die Vorladung zum Verkehrsunterricht für uneinsichtige Zeitgenossen, der im Stadtgebiet 2020 wieder eingeführt wird.



2.3. Risikogruppen

2.3.1. Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)



Die Verkehrsunfälle mit Jungen Erwachsenen waren rückläufig.

Die 143 verletzten Jungen Erwachsenen verteilen sich auf:

- 70 (2018: 43) Radfahrer
- 50 (2018: 61) Pkw
- 11 (2018: 10) Fußgänger
- 12 (2018: 24) motorisierte Zweiradfahrer

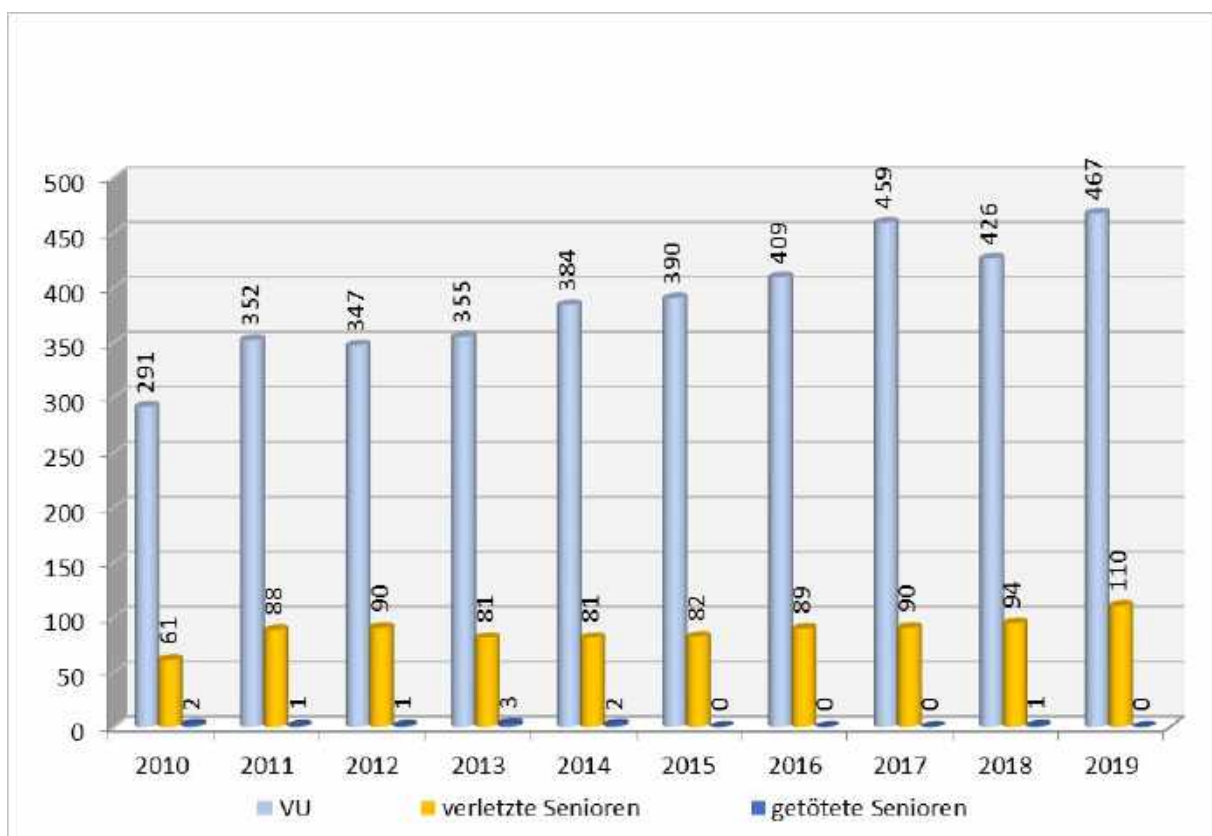


Zu den „Jungen Erwachsenen zählen auch viele der über 33 000 registrierten Studenten. Zudem pendeln viele „junge Erwachsene“ zur Schule, zu Ausbildungsplätzen und zur Arbeit aus dem Umland in das Stadtgebiet ein.

Der Langzeitvergleich zeigt keine dramatischen Veränderungen.

Die altersbedingte Risikobereitschaft und noch nicht hinreichend ausgereifte Fahrpraxis führen immer wieder zu Geschwindigkeits-, Vorfahrts- und Abbiegeunfällen, gerade bei nächtlichen Fahrten.

2.3.2. Senioren (Altersgruppe ab 65 Jahren)



Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren erreichten einen neuen Höchststand trotz rückgängiger Unfallzahlen.



Dies wirkte sich auch auf die Verletztenzahlen aus. Die Zahl der verletzten Senioren stieg auf insgesamt 110 (2018: 94) verletzte Senioren an.

Die häufigsten Unfallursachen auf Seiten der Senioren sind Fehler beim Abbiegen, zu geringer Sicherheitsabstand und Vorfahrtsverletzungen.

Die 110 verletzten Senioren verteilen sich auf:

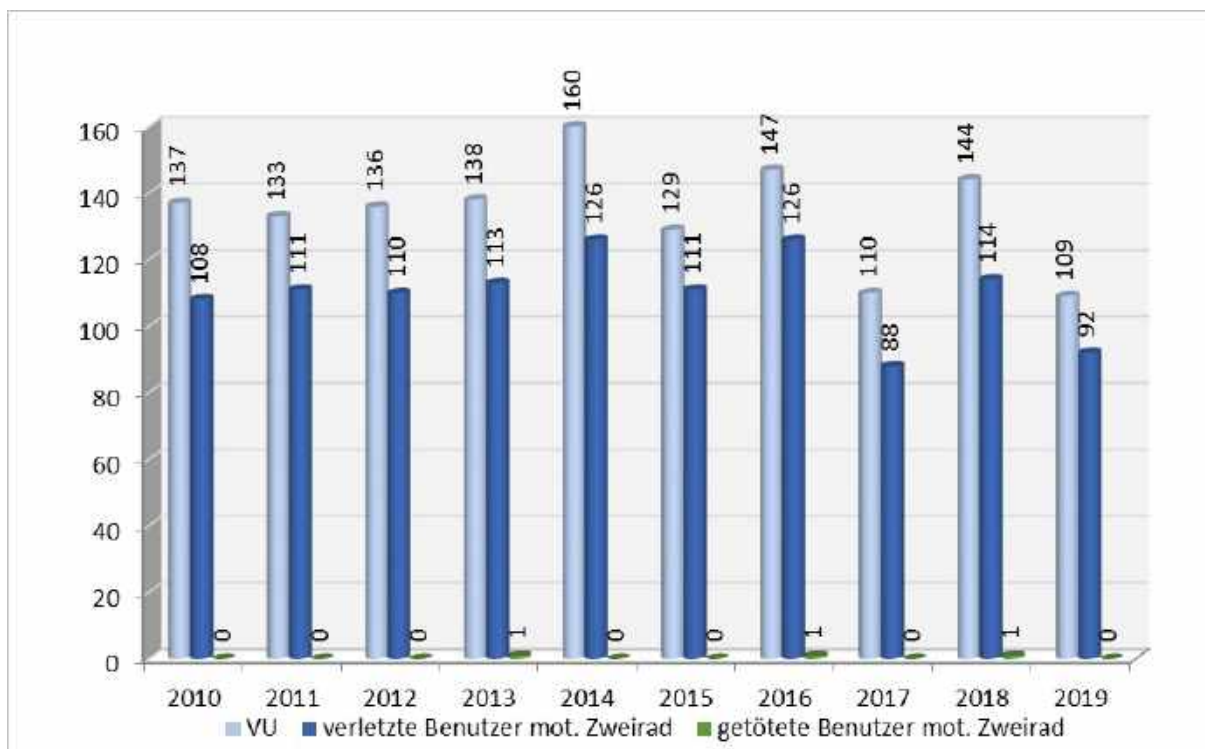
- 51 (2018: 37) Radfahrer
- 34 (2018: 32) Pkw
- 14 (2018: 17) Fußgänger
- 10 (2018: 8) motorisierte Zweiradfahrer
- 1 Sonstiger Beteiligter

Die sichere Verkehrsteilnahme stellt an ältere Menschen hohe Anforderungen. In der heutigen Verkehrswirklichkeit werden gutes Reaktionsvermögen und schnelle Entscheidungen abverlangt. Gerade diese Fähigkeiten lassen mit zunehmenden Lebensalter auch unabhängig von Krankheiten nach bzw. werden verlangsamt. Oft betroffen sind dabei die Sehstärke und das Hörvermögen, aber auch Kompetenzen bei der Reizverarbeitung. Der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung steigt weiter an. Der Bedarf an Mobilität dieser Zielgruppe wird durch neue Formen der Fortbewegung, allen voran von den Pedelecs, verstärkt. Damit steigt letztlich auch die Zahl der Verkehrsunfälle tendenziell an.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Senioren werden von der Polizei im Jahr 2020 erstmals Fahrsicherheitstraining für Pedelecs angeboten, die Merkfähigkeit im Straßenverkehr wird geschult und gefährliche Situationen werden besprochen.



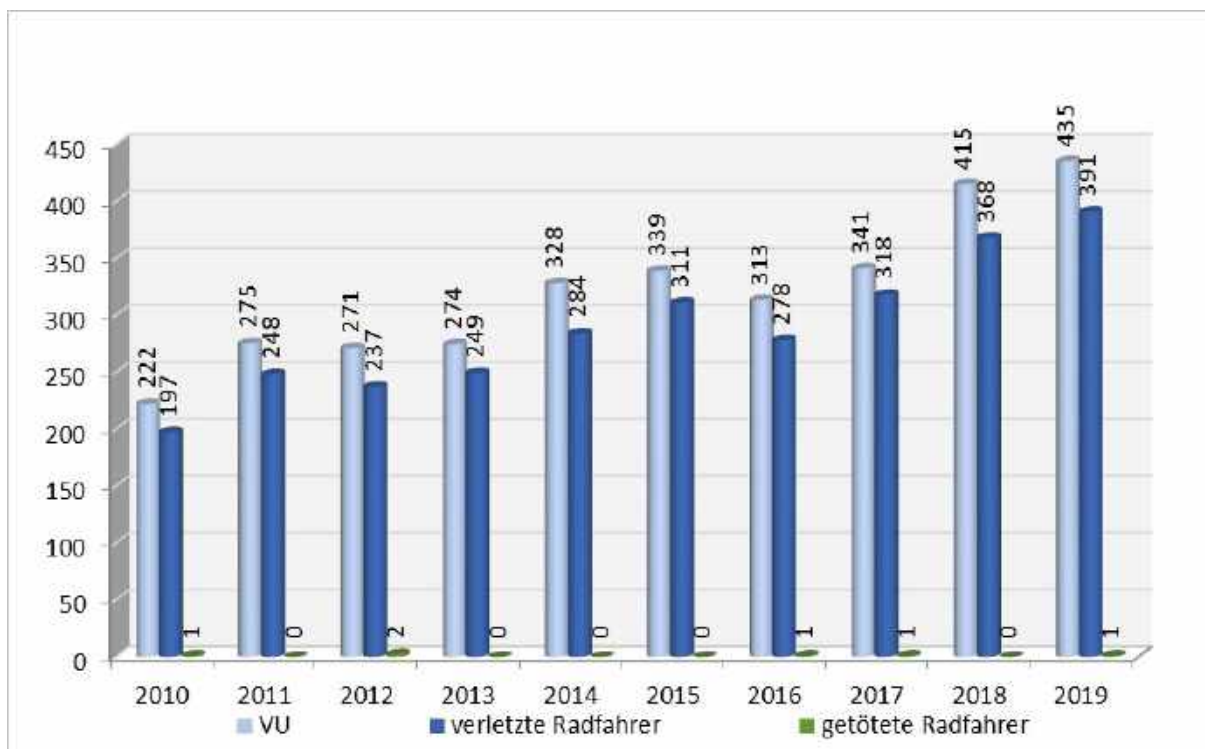
2.3.3. Motorisierte Zweiräder



Die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern (vom Mofa bis zum Motorrad) gingen gegenüber dem Vorjahr zurück. (2019: 109, 2018: 144, - 24 %) und sind auf dem niedrigsten Stand seit 10 Jahren angelangt.



2.3.4. Radfahrer



Im Jahr 2019 ereigneten sich 435 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern (2018: 415, + 4,8 %). Obwohl die Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Stadtgebiet um 4,2 % zurückgingen, stiegen die Radfahrerunfälle im gleichen Zeitraum um 4,8 % an.

Insgesamt wurden 391 Radfahrer verletzt (2018: 368, + 6,3 %).

Von den 391 Verletzten Radfahrern wurden 336 leicht (2018: 332) und 55 schwer verletzt (2018: 36).

Allein 116 (2018: 93) Radfahrer stürzten ohne Fremdeinwirkung, also als Alleinbeteiligte aufgrund Fahrfehlern oder Unachtsamkeit.

In 33 Fällen (2018: 20) waren Elektroräder (Unterstützung bis 25 km/h) beteiligt.

Die häufigste Ursache bei Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern bleibt auf Seiten der Radfahrer auch 2018 die Benutzung des Radwegs in der falschen Richtung, der sog. „Geisterradler“ (2019: 64 x, 2018: 65 x).



Die Hauptunfallursache beim Kfz-Führer war wie bisher das Abbiegen (81 x), insbesondere der Rechtsabbieger (58 x) übersah den Radfahrer.

Leider stieg auch die Unfallursache Alkohol bei den Radfahrern wieder an. Von den Insgesamt 79 Alkoholunfällen wurden alleine 27 durch Radfahrer verursacht 2 (2018: 25 x). 70 Radfahrer wurden bei Alkoholkontrollen aus dem Verkehr gezogen, weil sie sich alkoholisiert auf das Fahrrad gesetzt hatten und mit einem Promillewert von 1,6 absolut fahruntüchtig waren oder durch alkoholbedingte unsichere Fahrweise auffielen.

Zur Bekämpfung dieser Ursachen wurden im Jahr 2019 vier Aktionstage für mehr Sicherheit im Radverkehr durchgeführt. Jeweils im April, Juli, September und November 2019 wurden ganztägige Kontroll- und Aufklärungsaktionen veranstaltet, die die Radfahrer und den motorisierten Verkehr für die Belange des Radverkehrs sensibilisieren sollten. Dabei wurden 243 Radfahrer wegen „Geisterradelns“, Handynutzung während der Fahrt, Rotlichtverstößen, Tragen von Kopfhörern und wegen Befahren des Gehwegs beanstandet. Falschparker auf Radwegen wurden konsequent verwarnet. Zudem wurden Flyer an Radfahrer und Autofahrer verteilt, die auf die Gefahren des „Geisterradelns“ und



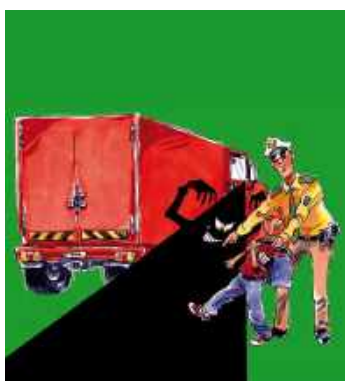
die Gefahren beim Abbiegen von Kraftfahrzeugen hinwiesen. Zudem wurde an den Aktionstagen für das Tragen eines Fahrradhelms geworben. Neben stationären Kontrollen an Unfallschwerpunkten waren die Einsatzkräfte auch mit dienstlichen Segways und den neuen Polizei- Pedelecs unterwegs, um den Radfahrern auf „Augenhöhe“ im Verkehr zu begegnen.

Insgesamt wurden an Autofahrer und Radfahrer über 3000 Flyer verteilt. Radfahrer wurden nachhaltig darauf hingewiesen, sich nicht auf ihre Vorfahrt zu verlassen, sondern an Kreuzungen und Einmündungen den Blickkontakt zu abbiegenden Fahrzeugführern suchen. Fahrzeugführer wurden darauf aufmerksam gemacht, beim Abbiegen den Radfahrer nicht aus den Augen zu verlieren. (s. Bild)



Verbotswidrig abgestellte Kfz auf Radverkehrsanlagen spielen für Unfälle ebenfalls eine Rolle, genauso wie Mängel in der örtlichen Infrastruktur. Bauliche Mängel werden von der Polizei umgehend an die Straßenverkehrsbehörde berichtet. Deren umgehende Beseitigung ist allerdings Aufgabe der Stadt.

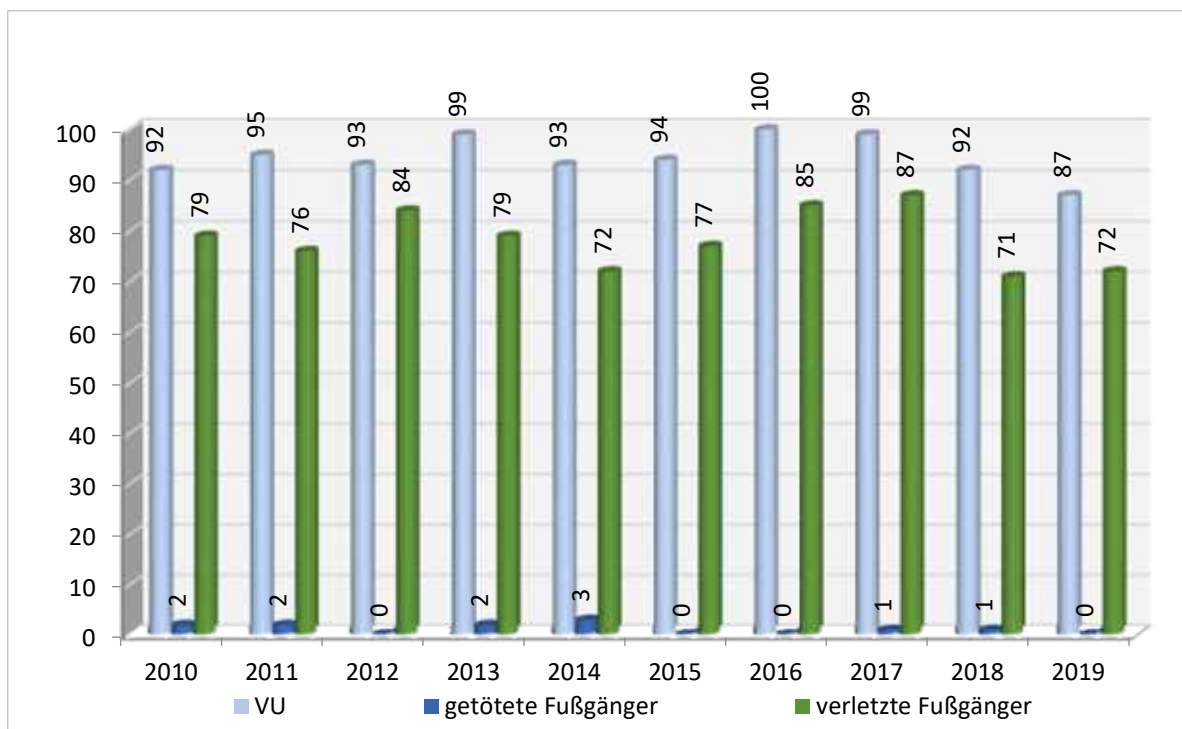
Der tödliche Verkehrsunfall mit einer Radfahrerin am 12.03.2019 in der Furtmayrstraße bestätigt die Bedeutung des Präventionsprojekts „Toter Winkel“, das sich insbesondere an die Lkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger richtet.



Der Radfahrer und Fußgänger im toten Winkel ist für den Lkw-Fahrer nicht erkennbar, umgekehrt kann auch der Radfahrer oder Fußgänger mit dem Lkw-Fahrer keinen Blickkontakt aufnehmen. Der Radfahrer sollte daher bei Annäherung an die Kreuzung seine Geschwindigkeit vermindern und sicherheitshalber auf seine Vorfahrt verzichten. Die gleiche Vorsicht ist für den Fußgänger geboten. An unfallträchtigen Kreuzungen wurden Schilder zum toten Winkel angebracht.



2.3.5 Fußgänger



Die Entwicklung der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist erfreulich. Im Langzeitvergleich von 10 Jahren ereigneten sich 2019 die wenigsten Unfälle mit Fußgängern.

Das Unfallgeschehen wurde auch hinsichtlich Kollisionen von Fußgängern und Radfahrer überprüft. In 21 Fällen kam es zu Zusammenstößen von Radfahrern und Fußgängern.

Insbesondere an Bushaltestellen, an denen Radwege vorbeiführen, kommt es zu einem Aufeinandertreffen von Radfahrern und Fußgängern. In diesem Zusammenhang wird auf die Rechtslage hingewiesen. Radfahrern müssen an Bushaltestellen, an denen Fahrgäste aus- und einsteigen, mit besonderer Vorsicht heranzufahren, nötigenfalls müssen sie warten. Fußgänger, die an der Bushaltestelle stehen und auf den Bus warten, müssen den Radweg freihalten.



In den Alleen und in der Fußgängerzone wurde lediglich ein Unfall registriert. In der Schwarze-Bären-Straße stürzte ein Radfahrer alleinbeteiligt und touchierte beim Sturz einen Fußgänger. Verletzungen trug allerdings nur der Radfahrer davon.

Die Öffnung der Alleen und großer Teile der Fußgängerzone für den Radverkehr wirkte sich trotz großer Befürchtungen nicht nachteilig auf das Unfallgeschehen mit Fußgängern aus.

Die Ängste von Senioren und Familien mit Kleinkindern, die sich im geschützten Raum für Fußgänger bewegen, werden ernst genommen, da es immer wieder zu Situationen kommt, in denen sich die Fußgänger durch die Radfahrer gefährdet fühlen.

Bei Kontrollen werden nur selten sog. „Radlrambos“ erwischt. Öfter ist jedoch zu beobachten, dass die Radfahrer ihre Geschwindigkeit nicht ausreichend anpassen. An den Aktionstagen für den Radverkehr wurden diese Radfahrer von der Polizei und vom Verkehrsüberwachungsdienst angesprochen und für die Belange der Fußgänger sensibilisiert. Die Radfahrer sind nach wie vor nur Gast in der Fußgängerzone und sollten sich deshalb dementsprechend verhalten. Da die Fußgängerzone aber für Radfahrer frei ist, müssen auch die Fußgänger damit rechnen, dass ein Radfahrer plötzlich neben ihnen auftauchen kann.

2.3.6. Elektrokleinstfahrzeuge

Elektro-Tretroller, oft auch als E-Scooter bezeichnet, sind im öffentlichen Straßenverkehr seit dem 15. Juni 2019 nach der sog. Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) erlaubt. Sie betrifft E-Scooter und Segways. Bisher liegen hinsichtlich der E-Scooter noch keine Erfahrungen im Unfallgeschehen vor: Im Jahr 2019 ereigneten sich lediglich drei Verkehrsunfälle mit Beteiligung Segways während der Gruppenausfahrten.

Mit u.a. Zusatzzeichen werden Verkehrsbereiche für die E-Scooter freigegeben.





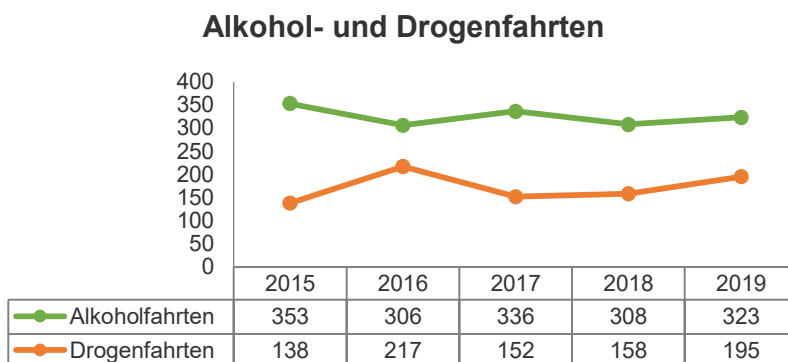
Im Stadtgebiet müssen sie die Radwege benutzen, dazu zählen auch die Wohnverkehrsstraßen. Die Fußgängerzone und die Alleen sind nicht freigegeben.

Mittlerweile gibt es auch einen E-Scooter Verleih in Regensburg.

Das Abstellen der E-Scooter ist analog zum Abstellen von Fahrrädern, Gehwege dürfen nicht zugestellt werden.

2.4. Verkehrsüberwachung

2.3.4. Alkohol- und Drogenfahrten



323 alkoholisierte Fahrzeugführer und 195 Fahrzeugführer unter Drogeneinfluss wurden aus dem Verkehr gezogen.

70 Alkoholfahrten konnten verhindert werden.



2.3.5. Technische Verkehrsüberwachung

Neben den Aktionstagen für den Radverkehr und den Alkohol- und Drogenkontrollen überwachte die Polizei die Geschwindigkeit im Stadtgebiet.

Es wurden 163 Geschwindigkeitsmessungen mit 4056 Beanstandungen durchgeführt. An geeigneten Kontrollstellen werden die Geschwindigkeitssünder gleich angehalten und zur Kasse gebeten. In insgesamt 131 Fällen mussten Fahrverbote erlassen werden. Schnellster war ein Pkw-Lenker, der in der Nordgaustraße bei erlaubten 50 km/h mit 134 km/h gemessen wurde.

Zwei weitere Aktionsfelder der Polizei sind die Kontrolle der verbotenen Handynutzung und das Überprüfen der Gurtpflicht.

Ablenkung im Straßenverkehr ist mitursächlich für viele Verkehrsunfälle. Die Verkehrsdichte und die Komplexität des innerstädtischen Verkehrs erlauben keine Unaufmerksamkeiten. Von den Verkehrserziehern der Polizei wird dieses Thema in den Berufsschulen im Rahmen der sog. „Discounfälle“ behandelt.

Die Handynutzung während der Fahrt schränkt die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer ein. Bei Kontrollen wurden insgesamt 1054 Fahrzeugführer mit dem Handy am Steuer ertappt. Seit 2017 gilt hierfür ein neues Bußgeld von 100 €, dazu kommt ein Punkt in Flensburg im Fahreignungsregister.

In 567 Fällen waren die Fahrzeuginsassen nicht angegurtet. Das Nichtanlegen des Gurtes kostet 30 €.



3. Zusammenfassung

Der langfristige Trend steigender Verkehrsunfallzahlen hat sich 2019 nicht fortgesetzt. Die Zahlen sind sogar leicht rückläufig.

Es ereigneten sich weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten, weniger Unfälle mit Sachschaden und Anzeige und auch weniger Kleinunfälle und das, obwohl die Zulassungszahlen für Kfz im Stadtgebiet wieder anstiegen und neue Formen der Verkehrsteilnahme wie die Elektroroller, die insbesondere Verkehrsraum von Radfahrern und Fußgängern beanspruchen, dazukamen.

Obwohl die Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Stadtgebiet um 4,2 % zurückgingen, stiegen die Radfahrerunfälle im gleichen Zeitraum um 4,8 % an.

Neu ist, dass aus den Reihen der Radfahrer die meisten Verletzten kamen.

Leider ist auch eine Radfahrerin tödlich verunglückt.

In 33 Fällen (2018: 20) waren Elektroräder (Unterstützung bis 25 km/h) beteiligt.

Ich appelliere an alle Kraftfahrer, aber auch an die Radfahrer, noch besser aufeinander zu achten, als Kraftfahrer das „Blinken“ und den in der Fahrschule gelernten „Schulterblick“ nicht zu vergessen und als Radfahrer Blickkontakt mit erkennbar abbiegewilligen Kraftfahrern aufzunehmen. Ist man nicht sicher, ob einen der Fahrer gesehen hat, sollte man lieber auf sein Vorrecht verzichten. Wir werden unsere Aktionstage für mehr Sicherheit im Radverkehr fortsetzen und wir werden weiterhin informieren und kontrollieren.

Die Unfallfluchten und Kleinunfälle blieben nahezu unverändert. Die meisten Unfälle ereignen sich nach wie vor im ruhenden Verkehr. Wir appellieren weiterhin an die Fairness der Autofahrer und Parkrempler zu melden und werden unser Präventionsprojekt „Unfallflucht ist kein Kavaliersdelikt“ fortsetzen. Bei aufmerksamen Zeugen, die helfen, eine Unfallflucht zu klären, werden wir uns weiter schriftlich bedanken.

79 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss stehen 323 festgestellte Trunkenheitsfahrten gegenüber. 70 Trunkenheitsfahrten konnten vor Fahrtantritt verhindert werden.



18 Unfälle unter Drogeneinfluss wurden registriert, 195 Fahrer unter Drogen wurden bei Polizeikontrollen aus dem Verkehr gezogen.

Der Kontrolldruck bezüglich Alkohol- und Drogenfahrten wird aufrechterhalten, damit nicht unschuldige Dritte darunter leiden müssen, wenn sich ein uneinsichtiger Verkehrsteilnehmer trotz Alkohol- oder Drogenkonsum ans Steuer setzt.

60 Geschwindigkeitsunfälle und 11 illegale Rennen wurden festgestellt. Das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer wird dadurch massiv beeinträchtigt. Eine organisierte Szene konnte bisher nicht festgestellt werden. Hochmotorisierten und entsprechend getunten Fahrzeugen gilt das besondere Augenmerk bei Kontrollen. Autoposer und Fahrzeugführer, die es darauf anlegen, im Stadtgebiet Rennen zu veranstalten, müssen damit rechnen, dass die Polizei nicht nur uniformiert unterwegs ist, sondern auch mit Zivilfahrzeugen kontrolliert.

Die Unfälle mit Senioren und die Verletztenzahlen haben im Langzeitvergleich einen neuen Höchststand erreicht. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Senioren ist uns ein zentrales Anliegen.

Erstmals werden von der Polizei im Jahr 2020 Fahrsicherheitstraining für Senioren auf Pedelecs angeboten, die Merkfähigkeit im Straßenverkehr wird geschult und gefährliche Situationen werden besprochen.

Die Ängste von Senioren und Familien mit Kleinkindern, die sich im geschützten Raum für Fußgänger bewegen, werden ernst genommen, da es immer wieder zu Situationen kommt, in denen sich Fußgänger und Radfahrer gefährlich nahe kommen. Auch wenn es zu keinem Kontakt oder zu einem Unfall kommt, trägt dies zu Verunsicherung bei. Fuß- und Radstreifen in der Fußgängerzone und in den Alleen gehören weiterhin zum täglichen Streifendienst.

Elektro-Tretroller, oft auch als E-Scooter bezeichnet, sind im öffentlichen Straßenverkehr auch in Regensburg angekommen. Bisher liegen hinsichtlich der E-Scooter noch keine Erfahrungen im Unfallgeschehen vor, allerdings wird es nicht ohne gegenseitige Vorsicht und Rücksicht gegenüber Radfahrern und Fußgängern gehen, da die E-Scooter-Fahrer sich insbesondere mit Radfahrern und Fußgängern den vorhandenen Verkehrsraum teilen müssen.



Ablenkung im Straßenverkehr ist mitursächlich für viele Verkehrsunfälle. Die Verkehrsdichte und die Komplexität des innerstädtischen Verkehrs erlauben keine Unaufmerksamkeiten. Gerade die Nutzung des Handys während der Fahrt lenkt stark ab. Trotz der massiven Erhöhung des Bußgeldes auf 100 € wurden wieder über 1000 Fahrer beim Telefonieren erappt. Ohne Kontrolle geht es auch hier nicht, das hohe Bußgeld allein schreckt noch nicht ausreichend ab.

Das Verkehrslagebild beschreibt ausführlich und detailliert die Besonderheiten im Straßenverkehr in Regensburg. Die Statistik zeigt objektive Risiken auf, die es zu bekämpfen gilt. Hierbei arbeitet die Polizei mit Behörden und Verbänden wie der Straßenverkehrsbehörde, der Unfallkommission, der Arbeitsgruppe Radverkehr, dem Verkehrsüberwachungsdienst und der Verkehrswacht zusammen, um die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu verbessern.

Verkehrssicherheit geht uns alle an!

Daher appelliere ich an alle Bürgerinnen und Bürger

- die Verkehrsregeln zu beachten,
- auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen,
- im Zweifelsfall lieber Mal nachzugeben,
- den Fuß vom Gas zu nehmen und vor allen Dingen
- aufmerksam zu sein und sich während der Teilnahme am Straßenverkehr nicht mit anderen Dingen zu beschäftigen,

damit das Miteinander funktioniert und auch schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, die kein „Blechkleid“ und keinen Airbag haben, sich sicher im Verkehr bewegen können.

Hermann Hirsch
Polizeihauptkommissar
Sachbearbeiter Verkehr für das Stadtgebiet
und Leiter des Sachbereichs Verkehr der PI Regensburg Süd.