

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt



Dresden.
Dresdner

Verkehrssicherheitsbericht

Inhalt

Inhalt	2
Vorwort	3
Kurzbericht Unfalldatenanalyse	4
Welche Themen werden hier behandelt?	4
Wie ist das Unfallgeschehen in Dresden im Vergleich zu anderen Städten?	4
Wie haben sich die Unfallzahlen über die Jahre entwickelt?	5
Welche Unfallfolgen gibt es und wer ist davon besonders betroffen?	5
Welche Unfälle passieren typischerweise?	6
An welchen Stellen ist es besonders gefährlich?	10
Welche Besonderheiten gibt es bei den einzelnen Verkehrsmitteln?	11
Wie wird mit den Ergebnissen weitergearbeitet?	12
Arbeitsgremien	13
Unfallkommission	13
Verkehrskommission	15
Sicherheitspartnerschaft Fuß- und Radverkehr	16
Arbeitsgruppe Sicherer Schulweg	18
Ausblick	20
Anlagen	21

Vorwort

Liebe Dresdnerinnen und Dresdner,

im Straßenverkehr soll es keine Getöteten und Schwerverletzten geben. Der Dresdner Stadtrat hat sich für die „Vision Zero“ als Leitlinie für die Verkehrspolitik ausgesprochen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir die Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden sicher ausbauen.

Derzeit verunglücken in Dresden täglich etwa sechs Menschen im Straßenverkehr. Damit liegt unsere Stadt im bundesweiten Vergleich über dem Durchschnitt. Besonders betroffen sind Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende. Sie bewegen sich im städtischen Verkehr ungeschützt und sind deshalb besonders häufig Opfer von Unfällen.

Lange Zeit sind Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende in der Verkehrsplanung zu kurz gekommen. Der Stadtrat hat zur Verbesserung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr mehrere Maßnahmenpakete beschlossen. Mit der Fußverkehrsstrategie sollen zum Beispiel zusätzliche Fußgängerüberwege errichtet und fehlende Gehwege an Straßen ergänzt werden. Im Radverkehrskonzept stehen Lückenschlüsse in der Radverkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt, um ein durchgehendes und sicheres Fahren zu ermöglichen.

Die Landeshauptstadt Dresden und die Polizeidirektion Dresden haben 2022 eine Sicherheitspartnerschaft geschlossen. Wir wollen die Kräfte bündeln, um nachhaltig zu einer Verringerung des Unfallgeschehens bei Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden zu erreichen. Durch Prävention und Öffentlichkeitsarbeit und eine gemeinsam koordinierte Verkehrsüberwachung wollen wir für mehr Rücksichtnahme und Respekt im Straßenverkehr sorgen.

Mit dem ersten Verkehrssicherheitsbericht möchte die Landeshauptstadt Dresden die Verkehrssicherheit noch stärker in den Fokus der Aufmerksamkeit rücken. Er enthält eine Analyse des Verkehrsgeschehens und setzt Impulse für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Der Bericht besteht aus zwei Teilen: Im ersten Abschnitt werden die Ergebnisse einer Unfalldatenanalyse vorgestellt. Diese zeigt die besonders auffälligen Straßenabschnitte und Kreuzungen. Im zweiten Abschnitt gibt der Verkehrssicherheitsbericht Einblick in die aktuellen Vorhaben der Stadt zur Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihr Engagement für eine sichere Mobilität in unserer Stadt.

Stephan Kühn
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften

Simone Prüfer
Leiterin Straßen- und Tiefbauamt

Kurzbericht Unfalldatenanalyse

Welche Themen werden hier behandelt?

Es geht um die gesamtstädtische Situation, nicht um die einzelne Kreuzung.

Vorliegender Bericht gibt die wichtigsten Ergebnisse einer im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden durchgeführten Unfalldatenanalyse wieder. Es sollten Daten zu Verkehrsunfällen unter verschiedensten Gesichtspunkten ausgewertet werden, um einen Gesamtüberblick über das Unfallgeschehen in Dresden zu erhalten. Dies geht auf den Stadtratsbeschluss A0020/19 vom 22. April 2021 zurück.

Ziel war es dabei nicht, für einzelne Knotenpunkte oder Strecken Maßnahmen abzuleiten, denn dies ist bereits Aufgabe der seit vielen Jahren tätigen Unfallkommission nach einem festgelegten Verfahren. Vielmehr sollten Erkenntnisse gewonnen werden, auf welchen Ebenen und Handlungsfeldern die Verwaltung tätig werden könnte und sollte, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Die genauen Ergebnisse der Unfalldatenanalyse sind in insgesamt vier Berichten festgehalten:

- Bericht 1: Radverkehr: Städtevergleich, Unfallkennwerte, Netzanalysen und Schwerpunkte
- Bericht 2: Radverkehr: subjektive Sicherheit
- Bericht 3: Fuß- und Kfz-Verkehr: Städtevergleich und Unfallkennwerte
- Bericht 4: Kfz-, Rad- und Fußverkehr: räumliche Einzelanalysen

Wie ist das Unfallgeschehen in Dresden im Vergleich zu anderen Städten?

Dresden hat ein vergleichsweise hohes Unfallgeschehen.

Vergleicht man Dresden mit anderen Städten etwa gleicher Struktur und Größenordnung anhand der auf die jeweilige Fahrleistung bezogenen Unfälle, so zeigt sich, dass in Dresden das Unfallrisiko

- beim Radverkehr im oberen Bereich,
- beim Fußverkehr im mittleren bis oberen Bereich und
- beim Kfz-Verkehr eher im oberen Bereich liegt.

Die Entwicklung bei den schweren Personunfällen kann Abbildung 1 entnommen werden.

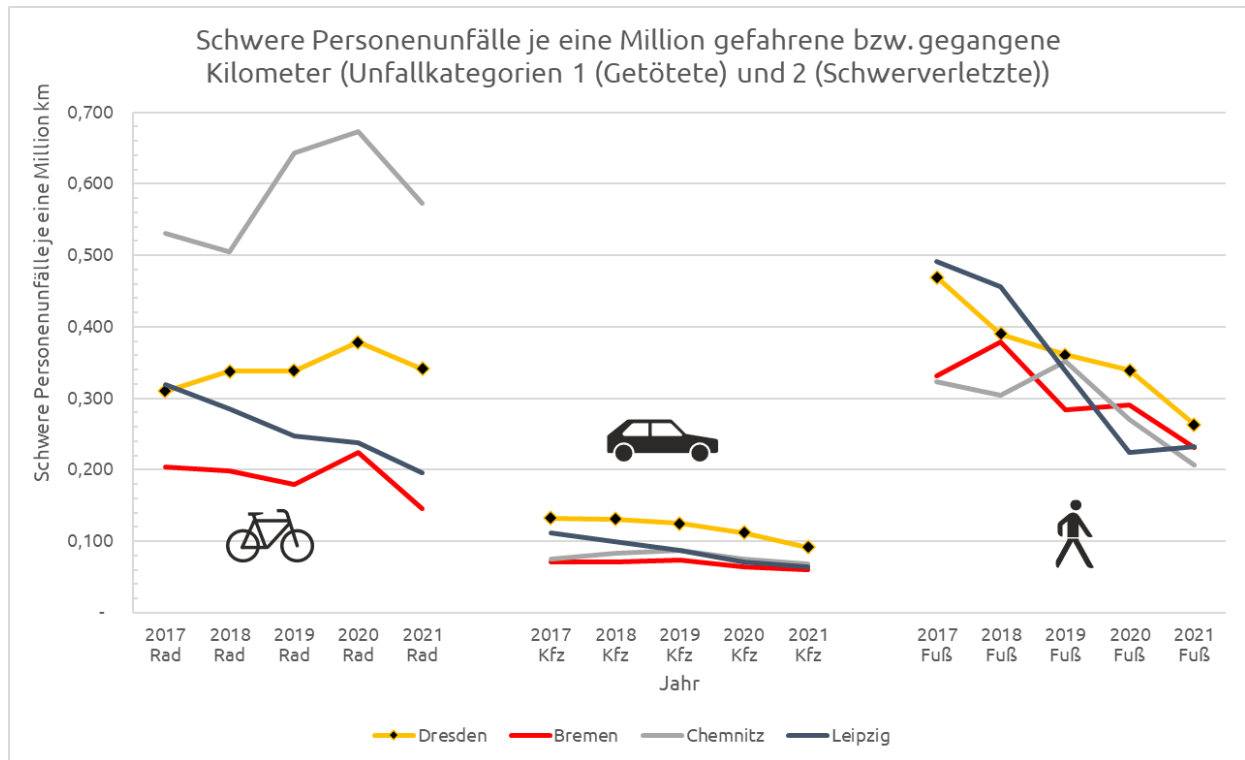


Abbildung 1 Schwere Personenunfälle je Million gefahrene bzw. gegangene Kilometer im Städtevergleich (für die Länge der je Person zurückgelegten Strecken wurden Angaben aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) genutzt)

Wie haben sich die Unfallzahlen über die Jahre entwickelt?

Es gibt eine leicht abnehmende Tendenz, jedoch nicht beim Radverkehr.

Die Entwicklung ist wegen der Pandemiejahre nicht einheitlich. Von 2010 bis 2019 haben die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle in Dresden

- im Radverkehr um 32 Prozent zugenommen,
- im Kfz-Verkehr um 7 Prozent abgenommen und
- im Fußverkehr um 10 Prozent abgenommen.

Während der Pandemiejahre 2020 und 2021 war aufgrund einer Zunahme der Verkehrsmittelnutzung beim Radverkehr auch eine Zunahme der Unfälle 2020 zu verzeichnen. Hinsichtlich des Fuß- und Kfz-Verkehrs wurde hingegen eine deutliche Abnahme der Unfälle festgestellt.

Polizeilich erfasst wird aber nur ein Teil der tatsächlichen Unfälle. Vor allem wenn Personen mit dem Rad allein verunglücken, melden sie dies oft nicht. Die Unfalldunkelziffer beträgt bei Radverkehrsunfällen je nach Untersuchung etwa zwischen 68 Prozent und 90 Prozent mit Schwerpunkt bei den Alleinunfällen.

Welche Unfallfolgen gibt es und wer ist davon besonders betroffen?

Die meisten Unfälle verlaufen glimpflich, zumeist als leichte Sachschadensunfälle. Bei den Unfällen mit Personenschaden sind Personen zu Fuß oder mit dem Rad überproportional häufig betroffen.

Die polizeilich erfassten Unfälle werden sechs Unfallkategorien zugeordnet. Die Kategorien 4 bis 6 sind Sachschadensunfälle, die Kategorien 1 bis 3 solche mit Personenschaden. In Dresden gab es pro Jahr ca. 1.550 bis 1.900 Unfälle mit Leichtverletzten, ca. 325 bis 400 Unfälle mit Schwerverletzten und 3 bis 10 Unfälle mit Getöteten. Die schweren Unfallfolgen verteilten sich wie folgt auf die Verkehrsmittel pro Jahr (2017 bis 2021):

- Rad: 1 bis 3 Getötete, 160 bis 225 Schwerverletzte
- Fuß: 0 bis 4 Getötete, 48 bis 87 Schwerverletzte
- Kfz: 2 bis 3 Getötete, 75 bis 126 Schwerverletzte

Da zu Fuß und mit dem Fahrrad deutlich geringere Verkehrsleistungen (gemessen als Transport einer Person über eine bestimmte Länge) als mit dem Kraftfahrzeug erbracht werden, ist die Betroffenheit deutlich überproportional.



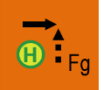


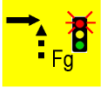




















Bei allen Unfällen mit Sachschaden gibt es pro Jahr (2017 bis 2021)

- 66 bis 94 sonstige Unfälle mit Alkohol (Kategorie 6)
- 9.646 bis 11.709 sonstige Unfälle ohne Alkohol (Kategorie 5)
- 306 bis 480 Unfälle mit schwerem Sachschaden (Kategorie 4)

Welche Unfälle passieren typischerweise?

Für jedes Verkehrsmittel lassen sich einige wenige Unfallkonstellationen aufzeigen, denen die meisten der Unfälle zugeordnet werden können.

Durch die Polizei wird eine Vielzahl von vorgegebenen Unfallmerkmalen erfasst. Kombiniert man diese, kann man, wie in Abbildung 2 geschehen, auffällige Unfallkonstellationen ableiten, die eine Vorstellung davon vermitteln, was eigentlich passiert ist. Je dunkler die Hintergrundfarbe, desto häufiger ist die Konstellation.

Verkehrsart	Konstellationen Knotenpunkt	Konstellationen Strecke	Alter ¹	Tageszeit ²
	K1 	S1 	15 bis < 25 Jahre	Auswertung nicht möglich
	K2 	S2 	25 bis < 45 Jahre	
	K3 	S3 	45 bis < 65 Jahre	
		S4 	> 65 Jahre	
	K5 	S5 	25 bis < 45 Jahre	22 bis 4 Uhr (nur Alleinunfälle)
	K6 	S6 	45 bis < 65 Jahre	7 bis 9 Uhr
	K7 	S7 	15 bis < 25 Jahre	15 bis 18 Uhr
	K8 	S8 		10 bis 12 Uhr
	K5 	S9 	15 bis < 25 Jahre	8 bis 13 Uhr
	K9 	S10 	25 bis < 45 Jahre	15 bis 18 Uhr
	K10 	S11 	45 bis < 65 Jahre	
	K7 	S6 		

¹ Unfallgeschehen in Relation zum Anteil der Altersgruppen an der Verkehrsleistung nach SrV 2018.

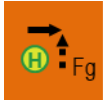
² Unfallgeschehen in Relation zum Tagesgang der Verkehrsstärke.

Relevanz

sehr hoch	hoch	mittel
-----------	------	--------

Abbildung 2 Auffällige Unfallkonstellationen nach Verkehrsmittel in Dresden (Darstellung: Dr. Sebastian Hantschel)

Beim **Fußverkehr** (Fg) spielen vor allem die Unfälle an den **Strecken** eine größere Rolle:



S1: Haltestellen, an denen es zu Überschreiten-Unfällen kommt



S2: Überschreiten (der Fahrbahn) ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten



S3: Unfälle mit Überschreiten durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen)



S4: Unfälle im Längsverkehr zwischen Fuß- und Radverkehr (Rf)

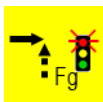
An den **Knotenpunkten** (d.h. den Kreuzungen und Einmündungen) treten beim Fußverkehr auf:



K1: Unfälle mit linksabbiegenden oder rechtsabbiegenden Fahrzeugen an verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten



K2: Unfälle mit linksabbiegenden oder rechtsabbiegenden Fahrzeugen an Lichtsignalanlagen



K3: Missachtung des Rotlichts durch Personen zu Fuß

Beim **Radverkehr** (Rf) treten an den **Knotenpunkten** folgende häufige Konstellationen auf:



K5: Missachtung der Vorfahrt des kreuzenden Radverkehrs an verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten (häufigste Konstellation)



K6: Abbiegeunfälle mit linksabbiegenden Fahrzeugen, bei denen der Radverkehr geradeaus Vorrang hat, an verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten



K7: Abbiegeunfälle mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen, bei denen der Radverkehr geradeaus Vorrang hat, an verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten



K8: Abbiegeunfälle mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen, bei denen der Radverkehr geradeaus Vorrang hat, an Lichtsignalanlagen

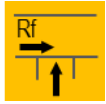
Auf der **Strecke** dominieren im Radverkehr (Rf) folgende Konstellationen:



S5: Fahrurfälle, wobei mehr als ein Drittel dieser den Faktoren Geschwindigkeit, Alkohol oder Gleise zugeordnet werden kann



S6: Unfälle im Längsverkehr durch Konflikt mit den Kfz (z. B. beim Überholen)



S7: Missachtungen des Vorrangs des Radverkehrs an Grundstücksausfahrten



S8: Unfälle mit ruhendem Verkehr (oft zusammenhängend mit unachtsam geöffneten Fahrzeurtüren)

Beim **Kraftfahrzeugverkehr** sind vor allem die **Knotenpunkte** relevant:



K5: Missachtung der Vorfahrt des kreuzenden Radverkehrs (Rf) an verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten (häufigste Konstellation)



K9: Missachtung der Vorfahrt anderer Kraftfahrzeuge (vor allem an vorfahrtzeichengeregelten Knotenpunkten)



K10: Auffahrunfälle zwischen Kraftfahrzeugen



K7: Abbiegeunfälle von rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen, bei denen der Radverkehr geradeaus Vorrang hat, an verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten

An den **Strecken** treten bei Kraftfahrzeugen vor allem folgende Konstellationen auf:



S9: Überschreiten-Unfälle mit Fußverkehr (Fg) auf der Strecke (z. B. an Haltestellen)



S10: Fahrurfälle aufgrund unangepasster Geschwindigkeit



S11: Sonstige Unfälle mit Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren



S6: Unfälle im Längsverkehr durch Konflikt mit Radverkehr

In Bezug auf das **Alter** sind beim Fußverkehr vor allem die jüngeren Altersgruppen auffällig, beim Kfz-Verkehr die Altersgruppe bis 45 Jahre. Beim Radverkehr gibt es keinen eindeutigen Schwerpunkt.

Schwerpunkte der **Tageszeit** lassen sich beim Radverkehr bei den Alleinunfällen erkennen (Nachtstunden) sowie beim Kfz-Verkehr und Radverkehr im Hinblick auf die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens. Für eine Aussage zum Fußverkehr reicht die verfügbare Datengrundlage nicht aus.

An welchen Stellen ist es besonders gefährlich?

Vor allem an den innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen gibt es problematische Knotenpunkte und Streckenabschnitte. Eine differenzierte Analyse ist der Karte in der Anlage zu entnehmen.

Verkehrsunfälle sind zufällige Ereignisse. Wenn sie jedoch gehäuft an bestimmten Stellen und ggf. noch in ähnlichen Konstellationen auftreten, kann dies ein Hinweis auf Mängel der Infrastruktur sein. Für einen ersten Überblick wurden in Abbildung 3 räumliche Häufungen von Unfällen mit Personenschaden für die Jahre 2017 bis 2021 herausgearbeitet. Die Punkte stellen Bereiche dar, in denen es im 50-Meter-Umfeld mindestens 10 solche Unfälle gab. Je größer der Punkt ist, desto mehr Unfälle gab es. Als größte Punkte sind erkennbar

- der Übergang von der Waldschlösschenbrücke zur Fetscherstraße und zu den Rampen,
- der fünfarmige Knotenpunkt Strehleener Platz,
- der Knotenpunkt Albertbrücke/Terrassenufer/Käthe-Kollwitz-Ufer,
- der Knotenpunkt Antonstraße/Hainstraße/Hansastraße und
- der Knotenpunkt Pirnaischer Platz.



Abbildung 3 Häufungen von Unfällen mit Personenschaden 2017 bis 2021 im jeweiligen 50-Meter-Umfeld in Dresden (keine Häufungen außerhalb des Bildausschnitts)

Eine tiefergehende Betrachtung zeigt die Karte in Anlage 1 (sowie ergänzend die wichtigsten in der Karte dargestellten Stellen in den Tabellen von Anlage 2). Für die Jahre 2017 bis 2019 wurden im Netz der Hauptverkehrsstraßen die Unfallraten

der Unfälle mit Personenschäden des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs bestimmt und die Stellen mit den höchsten Werten in der Karte ausgewiesen. Unfallraten sind am besten für eine Einschätzung geeignet, denn sie beziehen mit ein:

- die Unfallanzahl (hier Unfälle mit Personenschäden mit dem jeweiligen Verkehrsmittel aus drei Jahren),
- die Länge des Abschnitts (weil auf einem längeren Abschnitt die statistische Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem Unfall kommt, höher ist) und
- die Verkehrsmengen des jeweiligen Verkehrsmittels (also wie viele Kfz oder Fahrräder im jeweiligen Abschnitt pro Tag unterwegs sind).

Leider lagen die Verkehrsmengen des Radverkehrs nicht für alle Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes vor. Wo diese fehlten, ist es in der Karte entsprechend ausgewiesen. Weil für den Fußverkehr generell keine Verkehrsmengen flächendeckend vorliegen, konnten für diesen nur Unfalldichten ausgewiesen werden. Sie beziehen die Anzahl der Unfälle und die Länge des Abschnitts ein.

Zusätzlich wurden die Abschnitte, an denen die Kriterien für eine Unfallhäufungslinie im Fußverkehr erfüllt sind, in der Karte und den Tabellen der Anlagen dargestellt. Dazu wurden die Überschreiten-Unfälle 2017 bis 2019 untersucht, ob sie auf der gleichen Strecke mit jeweils maximal 300 Metern Abstand liegen und mindestens 3 dieser Unfälle aufweisen. Dies war in den 34 in der Karte dargestellten Strecken der Fall. In ihnen liegen 169 (37 Prozent) der insgesamt 461 Überschreiten-Unfälle dieses Zeitraums. Fast alle dieser Überschreiten-Unfälle (Personen verunfallen, wenn sie zu Fuß die Fahrbahn überqueren) sind mit Personenschäden.

Es fällt in der Karte der Anlage 1 auf, dass es zwar viele Strecken mit hohen Unfallraten im Radverkehr gibt, jedoch kaum im Kfz-Verkehr. Typischerweise treten Kfz-Unfälle mit Personenschäden vor allem an den Knotenpunkten auf, so dass dies nicht überraschend ist. Bei den Knotenpunkten mit hohen Unfallraten im Kfz-Verkehr fehlen zumeist die Nachfragedaten im Radverkehr, so dass für dieses Verkehrsmittel keine Auswertung möglich ist. In vielen Fällen ist an diesen Knotenpunkten ebenfalls von Unfallauffälligkeiten im Radverkehr auszugehen.

Welche Besonderheiten gibt es bei den einzelnen Verkehrsmitteln?

Verkehrsmittelspezifische Besonderheiten werden hier nur als Übersicht dargestellt, genaueres kann den Einzelberichten entnommen werden.

Bezüglich des Unfallgeschehens im **Kfz-Verkehr** lassen sich für Dresden folgende wichtige Erkenntnisse festhalten:

- Männliche Unfallbeteiligte mit Kfz sind deutlich überrepräsentiert. Auch bei den Beteiligten an Kfz-Unfällen, die kein Kfz benutzt haben, ist das männliche Geschlecht überrepräsentiert.
- Weniger als die Hälfte der bei Kfz-Verkehrsunfällen verletzten oder getöteten Personen war mit dem Kfz unterwegs. Etwa 40 Prozent der Betroffenen und damit fast so viele wie mit Kfz waren mit dem Fahrrad unterwegs. Die drittgrößte Betroffenengruppe mit etwa 12 Prozent war zu Fuß unterwegs.
- Der überwiegende Anteil der Personenschäden von Kfz-Verkehrsunfällen sind leichte Verletzungen. Bei den Schwerverletzten dieser Unfälle waren in den fünf betrachteten Jahren 2017 bis 2021 60 Prozent nicht mit dem Kfz unterwegs, bei den Getöteten 55 Prozent.
- Der Anteil der Kfz-Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter Unfallflucht beging, liegt bei knapp 30 Prozent.
- Etwa 40 Prozent der an Kfz-Unfällen in Dresden beteiligten Kfz tragen nicht das Kennzeichen DD.

Zum Unfallgeschehen im **Radverkehr** gibt es folgende für Dresden spezifische besondere Erkenntnisse:

- Unfälle mit Pedelec spielen erst seit etwa 2019 eine Rolle, ihr Anteil ist immer noch gering, wengleich die Flotte und deren Unfälle wachsen.
- Sowohl bei den an Radverkehrsunfällen Beteiligten mit Rad als auch bei denen ohne Rad ist das männliche Geschlecht deutlich überrepräsentiert.
- Personenschäden bei den erfassten Radverkehrsunfällen betreffen fast ausschließlich Beteiligte mit Rad und sehr selten Beteiligte zu Fuß oder andere.

- Der Anteil von Radfahrenden mit Personenschäden an allen Beteiligten an Radverkehrsunfällen in Dresden ist in den letzten Jahren gestiegen. Möglicherweise liegt dies daran, dass der Anteil der (gemeldeten) Alleinunfälle gestiegen ist.
- Hauptverursacher bei den Radunfällen mit mehreren Beteiligten sind Personen, die Kraftfahrzeuge fahren (überwiegend Pkw), mit zumeist über 60 Prozent.
- Unfälle im Zusammenhang mit Straßenbahngleisen machen in Dresden knapp 6 Prozent der Radverkehrsunfälle aus. Zumeist kommt es zum Sturz, weil das Fahrrad in die Gleisrillen gerät. Auf den Strecken mit Gleisen machen diese zwischen 17 und 19 Prozent aller Radverkehrsunfälle mit Verletzten im Einzugsbereich der Strecke aus, an Schwerpunkten noch darüber.
- Bei den Gymnasien und Oberschulen gibt es ein im Vergleich zu den Durchschnittswerten von Dresden bei den betreffenden Altersklassen erhöhtes Unfallgeschehen im Radverkehr im 300-m-Bereich der Einrichtungen.

Für den **Fußverkehr** ergab die Auswertung der Unfälle in Dresden folgende wichtige Erkenntnisse:

- Bei den an Fußverkehrsunfällen Beteiligten, die nicht zu Fuß unterwegs waren, ist das männliche Geschlecht deutlich überrepräsentiert.
- Der weit überwiegende Teil der bei Fußverkehrsunfällen verletzten oder getöteten Personen ging zu Fuß.
- Bei weniger als der Hälfte der Unfälle sind die Gehenden selbst Hauptverursacher. Es wurden bei etwa 40 Prozent der Fälle Personen, die Kraftfahrzeuge fahren, als Hauptverursacher eingeschätzt und bei etwa 15 Prozent die Radfahrenden.
- Das erfasste Rad-Unfallgeschehen in den 13 Fußgängerzonen Dresdens und weiteren fußgängerzonenähnlichen Bereichen ist unauffällig.
- Bei den Hauptverursachenden zu Fuß ist die Nichtbeachtung des Fahrzeugverkehrs die größte Ursache. Während der Pandemiejahre nahm die Ursache „Alkohol“ ab. Ansonsten gab es eine relative Konstanz der erfassten Unfallursachen. Bei den nicht zu Fuß beteiligten Hauptverursachenden ist falsches Verhalten gegenüber Gehenden dominant. Die Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren haben abnehmende Tendenz.
- Etwa 58 Prozent der Fußverkehrsunfälle passierten an den Hauptverkehrsstraßen.

Wie wird mit den Ergebnissen weitergearbeitet?

Die Ergebnisse können genutzt werden, um bisherige Aktivitäten zur Unfallbekämpfung zu stärken und auf der strategischen Ebene Verbesserungen anzuregen.

Die Vorgehensweise zur Erfassung und Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen ist gesetzlich geregelt: bundesweit durch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, in Sachsen näher durch die „Verwaltungsvorschrift Örtliche Unfalluntersuchung“. Diese verweist auch auf die fachliche Grundlage, das „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Dresden hat wie jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt dementsprechend eine Unfallkommission, welcher die Straßenverkehrsbehörde, das Straßen- und Tiefbauamt und die Polizei angehören. Diese Unfallkommission hat die Aufgabe, sich insbesondere mit Unfallhäufungen (Unfallhäufungsstellen und -linien) zu befassen und Maßnahmen zu beschließen.

Über diese Arbeit hinaus ist es sinnvoll, sich mit generellen Tendenzen der Unfallentwicklung und Verkehrssicherheit zu befassen und gegebenenfalls allgemeine Maßnahmen abzuleiten. Die vorliegend zusammengefassten Ergebnisse von Verkehrssicherheitsuntersuchungen leisten dazu einen Beitrag. Wichtige Fragen für die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit können beispielsweise sein:

- Gibt es generelle Möglichkeiten, die Praxis der Planung, des Baus und der Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen so zu verbessern, dass die Unfallzahlen weiter sinken?
- Stehen ausreichend finanzielle und personelle Mittel für die Unfallkommission, weitere Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit sowie zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verfügung?
- Wie gut ist vor allem für die Personen, die nichtmotorisiert am Verkehr teilnehmen, die subjektive, also empfundene Verkehrssicherheit? Sollte an der bisherigen Planungs-, Bau- und Gestaltungspraxis etwas verändert werden und ist die Stadtentwicklung darauf eingestellt?

Der Diskussion dieser Fragen dienen die Ergebnisse der hier zugrundeliegenden Berichte.

Arbeitsgremien

Unfallkommission

der Landeshauptstadt Dresden

Ziele und Aufgaben

Die Unfallkommission hat die Aufgabe, Unfallhäufungsstellen in der Stadt zu erkennen, zu analysieren und Maßnahmen zu deren Beseitigung oder Entschärfung zu beschließen. Die Unfallkommission muss auch sicherstellen, dass die beschlossenen Maßnahmen umgesetzt werden und eine Wirkungskontrolle erfolgt.

Gesetzliche Grundlage

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 44 StVO

Sitzungstermine

5 pro Jahr

Teilnehmende

Leitung

Straßen- und Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde

Mitglieder

- Polizeidirektion Dresden
- Straßen- und Tiefbauamt
- Technische Universität Dresden

Form der Themenanmeldung/Themensetzung

Die Arbeit der Unfallkommission bearbeitet die von der Polizei gemeldeten Unfallhäufungsstellen (UHS). Aufgrund der großen Anzahl der UHS wurde ein Arbeitsprogramm mit 30 auserwählten UHS für einen Zeitraum von 3 Jahren erstellt, welches nur ein Teil der gemeldeten UHS enthält.

Themenüberblick 2023

Umsetzung von Maßnahmen der Unfallkommission:

- LSA Fetscherstraße/Comeniusstraße (im Zuge der Radroute Dresden Ost)
- Ummarkierung des Knotenpunktes Hainstraße/Theresienstraße (in Vorbereitung der dort neu zu bauenden LSA)
- Einengung von Zufahrten zu Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr auf der vorfahrberechtigten Straße:
 - Nossener Brücke/Oederaner Straße
 - Zellescher Weg/Heinrich-Greif-Straße
 - Fetscherstraße/Holbeinstraße

Ausblick 2024

Anhand der Unfalldatenanalyse wird das Arbeitsprogramm der Unfallkommission überprüft. Folgende drei UHS werden in das Arbeitsprogramm übernommen und 2024 zusätzlich behandelt:

- UHS Ostra-Allee/Maxstraße
- UHS Schandauer Straße/Schlüterstraße/Ermelstraße
- UHS Hansastraße/Fritz-Reuter-Straße

Verkehrskommission

der Landeshauptstadt Dresden

Ziele und Aufgaben

In der Verkehrskommission werden vorhandene Verkehrsregelungen überprüft, ob zum Beispiel Verkehrszeichen oder Markierungen geändert oder ergänzt werden sollten. Die Verkehrskommission ist ein Beratungsgremium vor der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Verkehrsplanungen oder Unfallhäufungsstellen werden in dem Gremium nicht beraten.

Sitzungstermine

4 pro Jahr

Teilnehmende

- Geschäftsbereichs Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
- Straßen- und Tiefbauamtes
- Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Polizeidirektion Dresden
- DVB AG
- Vertreter der Stadtratsfraktionen
- Vertreter von Interessenverbänden

Form der Themenanmeldung/Themensetzung

Die Themen können innerhalb der in der Einladung zur Sitzung gesetzten Frist beim Straßen- und Tiefbauamt eingereicht werden.

Themenüberblick 2023

In den Sitzungen wurden u. a. folgende Themen behandelt:

- Informationen zur Unfalldatenanalyse
- Radverkehrsanlage Stauffenbergallee
- Radroute Süd – Anbindung NetworkHub/Fahrradparkhaus
- Schulwegsicherheit 113. Grundschule
- Radverkehr Chemnitzer Straße
- Knotenpunkt Leipziger Straße/Rehefelder Straße
- Alfred-Althus-Straße
- Radverkehr Glacisstraße
- Freigabe von Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Dialogdisplays

Ausblick 2024

Die Themen richten sich nach den Anmeldungen der Teilnehmer. Dabei wird der Fokus 2024 auf Schwerpunktthemen der Unfalldatenanalyse gelegt.

In der Sitzung der Verkehrskommission im Januar 2024 werden folgende Themen behandelt:

- Verkehrsführung im Wohngebiet Reick (Beschluss zum Antrag A0465/23)
- Ergebnisse Verkehrsversuch Terrassenufer
- Metzger Straße
- Verkehrsversuch Seestraße

Sicherheitspartnerschaft Fuß- und Radverkehr

zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Polizeidirektion Dresden

Ziele und Aufgaben

Übergeordnetes Ziel der Sicherheitspartnerschaft ist die nachhaltige Reduzierung des Verkehrsunfallgeschehens sowie die Verringerung von schweren Unfallfolgen. Neben den Handlungsfeldern Datenanalyse, „Verkehrsraumgestaltung“ und „Verkehrsüberwachung“ gilt es insbesondere Maßnahmen zu initiieren, die das Gebot zur Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht als tragende Säule der Verkehrssicherheit bei allen Verkehrsteilnehmern deutlich mehr ins Bewusstsein rücken. Ein respektvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, besonders im Hinblick auf die Sicherheit von Radfahr- und Fußverkehr, ist eine wesentliche Schlüsselressource.

Für die Zielerreichung werden Arbeitsbereiche identifiziert, zu denen eine Zusammenarbeit der Partner intensiviert und Synergien genutzt werden:

■ Datenerhebung und Analyse um Empfehlungen zur Umsetzung

Verantwortlich: paritätisch Polizeidirektion Dresden und Landeshauptstadt Dresden, z. B. Unfallanalysen, Auswertung von Gefahrenstellen, Verkehrssicherheitsbericht, Empfehlungen für weitere Arbeitsbereiche

■ Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Verantwortlich: Landeshauptstadt Dresden,
z. B. Unterstützung, Überwachung und Umsetzung erforderlicher Maßnahmen, Initiierung von Kontrollmaßnahmen als unterstützende Maßnahme zur Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen

■ Verkehrsüberwachung

Verantwortlich: Polizeidirektion Dresden
z. B. Optimierung und Abstimmung der Kontrollschwerpunkte, Durchführung von Komplexkontrollen zu erkannten Schwerpunkten, Statistische Erfassung und Dokumentation der Überwachungstätigkeit

■ Öffentlichkeitsarbeit und Prävention

Verantwortlich: paritätisch Landeshauptstadt Dresden und Polizeidirektion Dresden,
z. B. Unterstützung der anderen Arbeitsbereiche und Koordinierung der Öffentlichkeitsarbeit, Durchführung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, gemeinsame Nutzung der Daten aus Mängelplattformen

Sitzungstermine

1 pro Jahr auf Leitungsebene, weitere Sitzungen auf Arbeitsebene bei Bedarf (ca. 3–4 pro Jahr)

Teilnehmende

- Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
- Straßen- und Tiefbauamt
- Geschäftsbereich für Umwelt und Klima, Recht und Ordnung
- Ordnungsamt
- Polizeidirektion Dresden

Form der Themenanmeldung/Themensetzung

Die Arbeit der Sicherheitspartnerschaft erfolgt anlass- und themenbezogen. Einmal pro Jahr ist eine Sitzung mit allen Beteiligten inkl. der Leitungsebene durchzuführen, um Ergebnisse zu reflektieren sowie Themenschwerpunkte abzuleiten und das weitere Vorgehen abzustimmen.

Themenüberblick 2023

Die Sicherheitspartnerschaft „Rad- und Fußverkehr“ wurde am 19. April 2023 geschlossen.

Seitdem wurden im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft u. a. folgende Themen behandelt bzw. Aktionen durchgeführt:

Kontrollaktion Respekt durch Rücksicht:

Innerhalb von zwei Wochen wurden Schwerpunktkontrollen zum Thema Rad- und Fußverkehrssicherheit durchgeführt

(<https://buergerbeteiligung.sachsen.de/portal/smi/beteiligung/themen/1024057>), u. a.

- Thementag Fahrradstraße (Kontrolle und Aufklärung)
- Kontrolle der Überholabstände am Terrassenufer
- gemeldete Gefahrenstellen aus dem Bürgerportal

Videos zu verschiedenen Sicherheitsthemen

(<https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/fahrrad/rad-im-alltag/Radverkehrssicherheit.php>), u. a.

- Überholabstand
- Dooring-Unfälle
- Radeln entgegen der Fahrtrichtung
- Sichtbarkeit
- Zusammenarbeit bei den Verkehrsversuchen 2023, u. a.
- Elterntaxis 63. Grundschule
- Terrassenufer

Ausblick 2024

Aus den Ergebnissen der Unfalldatenanalysen erfolgte die Schwerpunktsetzung für 2024:

- Untersuchung von 3 Streckenabschnitten mit besonderer Unfallsauffälligkeit (u. a. Fetscherstraße), Analyse der Unfälle, Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Behebung der Unfallsauffälligkeit
- Ableitung von 3 Streckenabschnitten mit besonderer Unfallsauffälligkeit in Bezug auf Unfälle mit Radfahrenden, die in Schienen geraten, Ableitung von Maßnahmen zur Behebung dieser Unfallsauffälligkeit
- Ableitung von 3 Streckenabschnitten mit besonderer Unfallsauffälligkeit in Bezug auf Abbiegeunfälle/Radfahrten in entgegengesetzter Fahrtrichtung, Analyse der Unfälle, Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Behebung der Unfallsauffälligkeit
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit zur gegenseitigen Vor- und Rücksicht im Verkehr

Arbeitsgruppe Sicherer Schulweg

Ziele und Aufgaben

Übergeordnete Arbeitsgruppe zur Bündelung aller Aufgaben rund um das Thema „Sichere und selbstständige Bewältigung des Schulweges“.

Folgende Aufgaben werden gebündelt:

- Maßnahmen der Verkehrswacht
- Maßnahmen der Polizei und des Ordnungsamtes zur Prävention und Kontrolle
- Arbeit der Schulen und Elternvertreter
- Aufgaben des Amtes für Schulen
- Arbeit des Arbeitskreises Schulwegsicherheit
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Schulwegsicherheit

Die Arbeitsgruppe hat sich zur Aufgabe gestellt, die Kommunikation zu den Schulen zu verbessern und die verschiedenen Belange rund um das Thema sicherer Schulweg zu bündeln und schneller und effizienter in die Umsetzung zu bringen. Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe fand am 31. August 2022 statt.

Gesetzliche Grundlage

- StVO
- Gemeinsame VwV des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus, des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Schulwegsicherung und Beförderung von Schülern

Sitzungstermine

2 pro Jahr im August und im Februar

Teilnehmende

- Straßen- und Tiefbauamt, Amtsleitung, Straßenverkehrsbehörde, Stabsstelle Strategie und Kommunikation
- Amt für Schulen
- Verkehrswacht Dresden
- Polizeidirektion Dresden, Referat Einsatz/Verkehr
- Kreiselternterrat Dresden, Arbeitskreis Grundschulen
- Kinder- und Jugendbeauftragte der Landeshauptstadt Dresden
- Ordnungsamt, Abt. Gemeindlicher Vollzugsdienst, SG Verkehrsüberwachung
- Vertreter der Grundschulen und deren Elternvertreter je nach Themenfeld
- verschiedene Bearbeiter je nach Themenfeld

Form der Themenanmeldung/Themensetzung

Die Abfrage der Themen erfolgt im Vorfeld jeder Sitzung an die Teilnehmer. Alle Grundschulen und deren Elternvertreter werden ebenfalls angeschrieben, um Themen anzumelden oder Projekte zum Thema Schulwegsicherheit vorzustellen.

Themenüberblick 2022, 2023

- Erstellung einer Internetseite (dresden.de/schulwegsicherheit)
- Auswertung der Verkehrskontrollen 2022, 2023 (Ordnungsamt, Polizei)
- Vorstellung Aktivitäten 63. Grundschule
- Fußverkehrsstrategie: Vorstellung und Stand Umsetzung (Amt für Stadtplanung und Mobilität, Straßen- und Tiefbauamt)
- Problematik sichere Querungsstellen bedarfsgerecht und zügig errichten-Probleme und Herausforderungen (Kreiselternterrat)

- Unfalldatenanalyse Radverkehr – Schwerpunkt Schulwegsicherheit (Straßen- und Tiefbauamt)
- Stand Schulwegpläne (Amt für Schulen)
- AK Schulwegsicherheit – umgesetzte/geplante Maßnahmen 2023
- Pilotprojekt Radfahrausbildung Sekundarstufe 1 (Klassen 5 bis 10)
- Verkehrsversuch an der 63. Grundschule
- Verkehrssicherheitsaktion „Blitz für Kids“
- Thema Schulstraßen
- Aktion „Die Schule hat begonnen“
- Verkehrsversuche 56. und 62. Grundschule, Vorstellung der Vorher-Umfrage
- Beschluss A0246/21 – Sicher zur Schule mit dem Fahrrad oder zu Fuß: weiteres Vorgehen (Amt für Stadtplanung und Mobilität, Straßen- und Tiefbauamt)

Ausblick 2024

- Begleitung und Bewertung der beauftragten verkehrsorganisatorischen Umfelduntersuchung im Umkreis aller Grundschulen,
- Begleitung des beauftragten Pilotprojektes zur Umsetzung von Elternhaltestellen an 5 Grundschulen als Grundlage zur Umsetzung des Beschlusses A0246/21
- Begleitung und Auswertung der Ergebnisse der Verkehrsversuche an der 63., 56. und 62. Grundschule
- benutzerfreundlichere Überarbeitung der Schulwegpläne für die Grundschulen
- Nutzung der Unfalldatenanalyse für die Ermittlung von Schwerpunktthemen Schulwegsicherheit

Ausblick

Die vorliegende Unfalldatenanalyse gibt einen Gesamtüberblick über das Unfallgeschehen in Dresden. Damit liegt der Landeshauptstadt erstmals eine Arbeitsgrundlage vor, die darlegt, auf welchen Handlungsfeldern die Verwaltung tätig werden muss, um die Verkehrssicherheit insbesondere im Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

Die Unfallkommission kann nunmehr für unfallauffällige Straßenkreuzungen und Streckenabschnitte jenseits von Unfallhäufungsstellen auf belastbare Daten zurückgreifen. Der Abgleich mit den Ergebnissen der Unfallanalyse führt daher zur Überprüfung und Erweiterung des Arbeitsprogramms. So werden zum Beispiel die Kreuzungen Ostra-Allee/Maxstraße und Schandauer Straße/Ermelstraße/Schlüterstraße in das Arbeitsprogramm aufgenommen.

Die Ergebnisse der Unfallanalyse werden auch genutzt, um die laufenden Planungen nochmals in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen und gegebenenfalls einem Sicherheitsaudit zu unterziehen. Auf Grundlage der Unfalldatenanalyse kann die Verkehrssicherheit zu einem transparenten Kriterium für die gesamtstädtischen Prioritäten bei Planung, Bau und Unterhaltung der Straßeninfrastruktur genutzt werden.

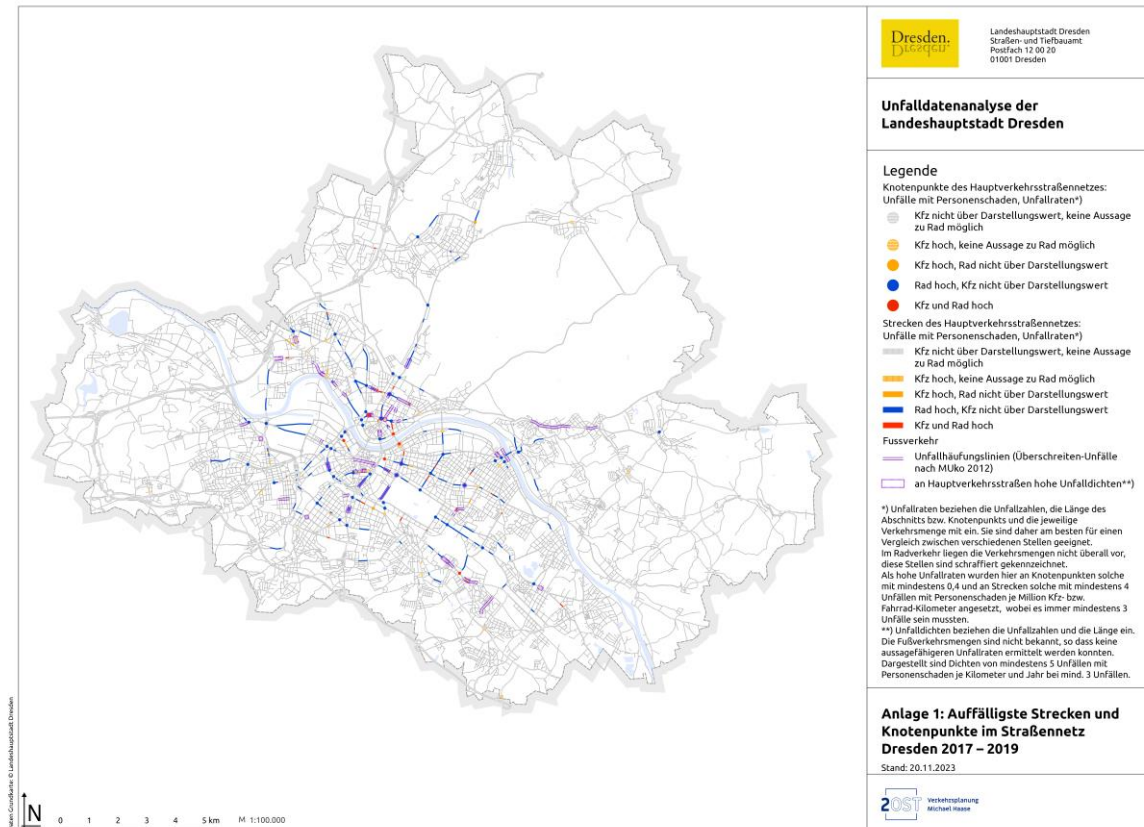
Die vorhandenen Arbeitsgruppen AG Sicherer Schulweg, die Verkehrskommission und die Sicherheitspartnerschaft mit der Polizeidirektion Dresden werden weiter intensiv präventiv hinsichtlich der Vermeidung von Unfällen wirken. Besondere Schwerpunkte wie Gleisunfälle im Radverkehr, die Unfallzahlen Radverkehr im 300-Meter-Bereich um Gymnasien und Oberschulen oder Unfälle im Fußverkehr an Haltestellen werden in den Arbeitsgruppen behandelt und Lösungsmöglichkeiten entwickelt.

Der Bericht soll der Verkehrssicherheitsarbeit in Dresden einen verbindlichen Rahmen geben und als Baustein für ein regelmäßiges Monitoring genutzt werden. Aus diesem Grund soll auch die Unfalldatenanalyse aller zwei Jahre gemäß Stadtratsbeschluss fortgeschrieben werden, um Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen überprüfen zu können.

Anlagen

Anlage 1:

Auffälligste Strecken und Knotenpunkte im Straßennetz Dresden 2017 bis 2019 (Karte)



Anlage 2:

Auffälligste Strecken und Knotenpunkte im Straßennetz Dresden 2017 bis 2019 (Tabellen)

Tabelle 1 Knotenpunkte Kfz: Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen mit Unfallraten von mindestens 0,4 Unfällen mit Kfz-Beteiligung mit Personenschaden je Million Kfz-Kilometer 2017 bis 2019 (mindestens 3 Unfälle, 22 Knotenpunkte)

Knotenpunkt	Unfallrate 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Million Kfz-Kilometer)	Unfälle mit Kfz-Beteiligung mit Personenschaden 2017 bis 2019
An der Malte/Auffahrt BAB 17	2,4	13
Sachsenplatz/Sachsenallee	1,3	20
Strehleener Straße/Franklinstraße	1,0	12
Dresdner Straße/Bruhmstraße (Langebrück)	0,9	3
Ostra-Allee/Maxstraße	0,8	4
Radeberger Straße/Stolpener Straße	0,7	9
Sachsenplatz/Albertbrücke	0,7	29
Carusufer/Rosa-Luxemburg-Platz	0,6	4
Boxdorfer Straße/Weixdorfer Straße/Volkersdorfer Straße	0,6	8
Strehleener Platz/Gerhard-Hauptmann-Straße/Strehleener Straße	0,6	29
Langer Weg/Dohnaer Straße/Tschirnhausstraße	0,5	20
Fetscherstraße/Rampen Waldschlößchenbrücke zu Käthe-Kollwitz-Ufer	0,5	31
Dr.-Külz-Ring westlich Rathausplatz	0,5	4
Schönfelder Landstraße/Weißiger Landstraße/Pappritzer Straße	0,5	5
Schandauer Straße/Ermelstraße/Schlüterstraße	0,5	10
Reicker Straße/Lohrmannstraße/Keplerstraße	0,5	9
Königsbrücker Landstraße/Grenzstraße	0,4	13
Leipziger Straße/Rehefelder Straße	0,4	12
Bautzener Straße/Glacisstraße/Alaunstraße	0,4	9
Antonstraße/Hansastraße/Hainstraße	0,4	23
Kretschmerstraße/Berggartenstraße	0,4	6
Pillnitzer Straße/Steinstraße	0,4	7

Tabelle 2 Strecken Kfz: Streckenabschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit Unfallraten von mindestens 6 Unfällen mit Kfz-Beteiligung mit Personenschaden je Million Kfz-Kilometer 2017 bis 2019 (mindestens 3 Unfälle, 25 Streckenabschnitte)

Streckenabschnitt	Unfallrate 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Million Kfz-Kilometer)	Unfälle mit Kfz-Beteiligung mit Personenschaden 2017 bis 2019
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Gröbelstraße	26	5
Albertplatz zwischen Carolinenstraße und Theresienstraße	17	7
Rankestraße zwischen Peschelstraße und Schenkendorfstraße	16	7
Karcherallee an Wiener Straße, Nordseite	15	11
Hoyerswerdaer Straße zwischen Tieckstraße und Bautzner Straße	13	6
Antonstraße zwischen Hainstraße und Schlesischer Platz	13	20
Altenberger Platz (nördlich Enderstraße)	12	8
Franz-List-Straße zwischen Wasastraße und Wiener Straße	12	8
Bischofsplatz westlich Dammweg	11	4
Tolkewitzer Straße nordwestlich Fuchsstraße	11	3
Albertplatz zwischen Theresienstraße und Königstraße	10	4
Rehefelder Straße zwischen Bürgerstraße und Mohnstraße	10	6
Ostra-Allee zwischen Kleine Packhofstraße und An der Herzogin Garten	9	5
Wernerstraße zwischen Reisewitzer Straße und Altlobtau	9	4
Gompitzer Höhe südlich Oskar-Maune-Straße	8	4
Zwinglistraße zwischen Comeniusstraße und Stübelallee	8	16
Altenberger Straße zwischen Zinnwalder Straße und Altenberger Platz	7	6
Leipziger Straße am Alexander-Puschkin-Platz Südost	7	6
Ostra-Allee zwischen An der Herzogin Garten und Am Zwingerteich	7	3
Günzstraße zwischen Dürerstraße und Gerokstraße	7	11
Rankestraße zwischen Baudissinstraße und Waldemarstraße	7	3
Bischofsweg zwischen Hechtstraße und Rudolf-Leonhardt-Straße	7	4
Hoyerswerdaer Straße zwischen Melanchthonstraße und Tieckstraße	6	5
Wilhelm-Franke-Straße zwischen Spitzwegstraße und Heidenreichweg	6	7
Schandauer Straße zwischen Voglerstraße und Lauensteiner Straße	6	11

Tabelle 3

Knotenpunkte Rad: Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen mit Unfallraten von mindestens 2 Unfällen mit Rad-Beteiligung mit Personenschaden je Million Rad-Kilometer 2017 bis 2019 (mindestens 3 Unfälle, 28 Knotenpunkte)

Knotenpunkt	Unfallrate 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Million Rad-Kilometer)	Unfälle mit Rad-Beteiligung mit Personenschaden 2017 bis 2019
Bautzner Landstraße/Hauptstraße	18	3
Coventrystraße/Julius-Vahlteich-Straße/Wilhelm-Franz-Straße	13	3
Leipziger Straße/Industriestraße	10	5
Hermann-Reichelt-Straße/Flughafenstraße	8	4
Reicker Straße/Lohrmannstraße/Keplerstraße	6	5
Meißner Landstraße/Hamburger Straße/Cossebauder Straße/Warthaer Straße	5	4
Pirnaer Landstraße/Leubener Straße/Zamenhofstraße	5	4
Hüblerstraße/Berggartenstraße	4	3
Kleine Marienbrücke/Robert-Blum-Straße/Hainstraße	4	3
Boxdorfer Straße/Großenhainer Straße	4	3
Königsbrücker Straße/Bischofsweg	4	9
Pillnitzer Straße/Steinstraße	3	8
Kretschmerstraße/Tolkewitzer Straße	3	3
Kesselsdorfer Straße/Rudolf-Renner-Straße	3	3
Schweriner Straße/Könneritzstraße	3	8
Stauffenbergallee/Rudolf-Leonhardt-Straße	3	5
Antonstraße/Hansastraße/Hainstraße	3	13
Bautzner Straße/Hoyerswerdaer Straße/Rothenburger Straße	2	5
Ostra-Allee/Maxstraße	2	3
Hansastraße/Fritz-Reuter-Straße	2	5
Lennéplatz/Gerhardt-Hauptmann-Straße/Tiergartenstraße	2	4
Gerhardt-Hauptmann-Straße/Wiener Straße	2	4
Hansastraße/Eisenbahnstraße	2	5
Sachsenplatz/Albertbrücke/Käthe-Kollwitz-Straße/Terrassenufer	2	18
Winterbergstraße/Oskar-Röder-Straße	2	5
Antonstraße/Königsbrücker Straße/Bautzner Straße/Albertplatz	2	13
Körnerplatz/Grundstraße/Pillnitzer Landstraße/Friedrich-Wieck-Straße	2	3
Antonstraße/Leipziger Straße/Robert-Blum-Straße	2	11

Tabelle 4

Strecken Rad: Streckenabschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit Unfallraten von mindestens 40 Unfällen mit Rad-Beteiligung mit Personenschaden je Million Rad-Kilometer 2017 bis 2019 (mindestens 3 Unfälle, 40 Streckenabschnitte)

Streckenabschnitt	Unfallrate 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Million Rad-Kilometer)	Unfälle mit Rad-Beteiligung mit Personenschaden 2017 bis 2019
Hermann-Reichelt-Straße zwischen Wilhelmine-Reichardt-Ring und Müller-Armack-Straße	1089	3
Boltenhagener Straße, westlicher Boltenhagener Platz	407	4
Coventrystraße zwischen Omsewitzer Ring und Gorbitzer Straße	262	4
Tharandter Straße, westlich von Am Eiswurlager	205	4
Königsbrücker Landstraße zwischen Grenzstraße und Zur Wetterwarte	147	4
Straße des 17. Juni zwischen Reissstraße und Dieselstraße	146	3
Zwinglistraße zwischen Stübelallee und Comeniusstraße	143	14
Albertplatz zwischen Carolinenstraße und Theresienstraße	132	8
Karcherallee, nordöstlicher Basteiplatz	131	8
Meißner Landstraße zwischen Alte Meißner Landstraße und An der Wasserschöpfe	120	3
Antonstraße zwischen Hansastraße und Dr.-Friedrich-Wolf-Straße	97	18
Ludwig-Kossuth-Straße zwischen Kiefernweg und Am Torfmoor	79	3
Pirnaer Landstraße zwischen Franz-Latzel-Straße und Försterlingstraße	78	4
Pirnaer Landstraße zwischen Suttnerstraße und Salzburger Straße	77	5
Schandauer Straße zwischen Altenberger Straße und Hoffmannstraße	73	5
Nöthnitzer Straße zwischen Regensburger Straße und Georg-Schumann-Straße	72	3
Leipziger Straße zwischen Kleestraße und Industriestraße	67	6
Bischofsweg zwischen Rudolf-Leonhardt-Straße und Dammweg	64	4
Altenberger Platz, Südteil	63	3
Pillnitzer Straße zwischen Blochmannstraße und Pestalozzistraße	63	3
Königsbrücker Straße zwischen Tannenstraße und Eberswalder Straße	62	6
Wernerstraße zwischen Reisewitzer Straße und Altlobtau	61	3
Grunaer Straße zwischen Blüherstraße und Mathildenstraße	57	6
Tolkewitzer Straße zwischen Reinhold-Becker-Straße und Jüngststraße	56	3
Südhöhe zwischen Tirmannstraße und Münzmeisterstraße	52	5
Lohrmannstraße zwischen Lehmannstraße und Enno-Heidebroek-Straße	51	5
Rudolf-Renner-Straße zwischen Rennersdorfer Straße und Sachsdorfer Straße	47	3
Borsbergstraße zwischen Fetscherstraße und Anton-Graff-Straße	46	9
Lübecker Straße zwischen Werkstättenstraße und Birkenhainer Straße	44	3
Großenhainer Straße zwischen Schützenhofstraße und Buchholzer Straße	43	4

Streckenabschnitt	Unfallrate 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Million Rad-Kilometer)	Unfälle mit Rad-Teilnahme mit Personenschaden 2017 bis 2019
Dohner Straße südlich Spitzwegstraße	43	3
Löbtauer Brücke	42	5
Freiberger Straße zwischen Hirschfelder Straße und Rosenstraße	42	3
Blasewitzer Straße zwischen Fetscherstraße und Augsburgener Straße	42	3
Großenhainer Straße zwischen Neuländer Straße und Weinbergstraße	41	3
Schweriner Straße am Wettiner Platz	41	3
Moränenende zwischen Mügelner Straße und Wilhelm-Liebnecht-Straße	41	3
Großenhainer Straße zwischen Wahnsdorfer Straße und Burgsdorffstraße	41	4
Fritz-Reuter-Straße zwischen Hechtstraße und Rudolf-Leonhardt-Straße	40	4
Borsbergstraße zwischen Krenkelstraße und Mosenstraße	40	10

Tabelle 5 Unfallhäufungslinien im Fußverkehr 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personen- oder Sachschaden)

Strecke	Überschreiten-Fußverkehrs-Unfälle 2017 bis 2019 (Klammer: mit Personenschaden)	schwerste Unfallfolge der Überschreiten Fußverkehrs-Unfälle 2017 bis 2019
Wilsdruffer Straße zwischen Postplatz und Pirnaischem Platz	18 (18)	Schwerverletzte
Leipziger Straße zwischen Franz-Lehmann-Straße und Rehefelder Straße	9 (8)	Schwerverletzte
Bautzner Landstraße zwischen Plattleite und Wetroer Straße	9 (8)	Getötete
Dr.-Külz-Ring/Waisenhausstraße zwischen Georgplatz und Wallstraße	7 (7)	Schwerverletzte
Alaunstraße zwischen Bautzner Straße und Jordanstraße	7 (6)	Schwerverletzte
Reicker Straße zwischen Hülbestraße und Altreich	7 (7)	Schwerverletzte
Lommatzcher Straße, Haltestelle Elbepark	7 (7)	Schwerverletzte
Zwinglistraße/Schneeberger Straße zwischen Bodenbacher Straße und Heynathstraße	6 (6)	Schwerverletzte
Lennéstraße zwischen Parkstraße und Helmut-Schön-Allee	6 (5)	Schwerverletzte
Prohliser Allee zwischen Elsterwerdaer Straße und Niedersedlitzer Straße	5 (5)	Getötete
St.-Petersburger-Straße zwischen Sidonienstraße und Georgplatz	5 (5)	Schwerverletzte
Ammonstraße zwischen Freiberger Straße und Rosenstraße	5 (4)	Schwerverletzte
Reicker Straße zwischen Rudolf-Bergander-Ring und Wieckestraße	5 (5)	Schwerverletzte

Strecke	Überschreiten-Fußverkehrs-Unfälle 2017 bis 2019 (Klammer: mit Personenschaden)	schwerste Unfallfolge der Überschreiten Fußverkehrs-Unfälle 2017 bis 2019
Grunaer Straße zwischen Zirkusstraße und Mathildenstraße	4 (3)	Schwerverletzte
Ringstraße zwischen Pirnaischem Platz und Kreuzstraße	4 (4)	Leichtverletzte
Fritz-Reuter-Straße zwischen Hansastraße und Johann-Meyer-Straße	4 (4)	Leichtverletzte
Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Ullersdorfer Platz	4 (4)	Getötete
Leipziger Straße zwischen Torgauer Straße und Moritzburger Straße	4 (4)	Schwerverletzte
Clara-Zetkin-Straße zwischen Zauckeroder Straße und Bonhoefferplatz	4 (4)	Schwerverletzte
Bischofsweg zwischen Alaunstraße und Prießnitzstraße	4 (4)	Schwerverletzte
Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Straße und Löwenstraße	4 (4)	Schwerverletzte
Albertstraße an der Archivstraße	4 (3)	Schwerverletzte
Warthaer Straße zwischen Gottfried-Keller-Straße und Cossebauder Straße	3 (3)	Leichtverletzte
Elbradweg zwischen Gautschweg und Fuchsstraße	3 (3)	Leichtverletzte
Antonstraße zwischen Hansastraße und Schlesischer Platz	3 (3)	Leichtverletzte
Coventrystraße, Knotenpunkt mit Omsewitzer Ring	3 (2)	Schwerverletzte
Barteldesplatz/Naumannstraße zwischen Regerstraße und Karasstraße	3 (3)	Leichtverletzte
Bernhardstraße zwischen Bergstraße und Bayerische Straße	3 (3)	Schwerverletzte
Königsbrücker Straße zwischen Eschenstraße und Bischofsweg	3 (2)	Schwerverletzte
Fritz-Löffler-Straße zwischen Reichenbachstraße und Schnorrstraße	3 (3)	Schwerverletzte
Leipziger Straße zwischen Hartigstraße und Erfurter Straße	3 (2)	Schwerverletzte
Rothenburger Straße/Görlitzer Straße zwischen Böhmisches Straße und Seifhennersdorfer Straße	3 (3)	Leichtverletzte
Behringstraße zwischen Berliner Straße und Wachsbleichstraße	3 (3)	Leichtverletzte
Glacisstraße zwischen Oberer Kreuzweg und Unterer Kreuzweg	3 (3)	Schwerverletzte

Tabelle 6 Knotenpunkte Fuß: Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen mit Unfalldichten von mindestens 5 Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung mit Personenschaden je Kilometer und Jahr 2017 bis 2019 (mindestens 3 Unfälle, 9 Knotenpunkte)

Knotenpunkt	Unfalldichte 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Kilometer und Jahr)	Unfälle mit Fußverkehrs-Beteiligung mit Personenschaden 2017 bis 2019
Schandauer Straße/Bergmannstraße	20	6
Güntzstraße/Striesener Straße/Pillnitzer Straße	17	5
Straßburger Platz	17	5
Bautzner Straße/Alaunstraße/Glacisstraße	17	5
Königsbrücker Straße/Bischofsweg	13	4
Antonstraße/Hansastraße/Hainstraße	13	4
Antonstraße/Königsbrücker Straße/Bautzner Straße	13	4
Chemnitzer Straße/Würzburger Straße	10	3
Lübecker Straße/Raimundstraße	10	3

Tabelle 7 Strecken Fuß: Streckenabschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit Unfalldichten von mindestens 5 Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung mit Personenschaden je Kilometer und Jahr 2017 bis 2019 (mindestens 3 Unfälle, 14 Streckenabschnitte)

Streckenabschnitt	Unfalldichte 2017 bis 2019 (Unfälle mit Personenschaden je Kilometer und Jahr)	Unfälle mit Fußverkehrs-Beteiligung mit Personenschaden 2017 bis 2019
Dippoldiswalder Platz, Ostteil	21	4
Antonstraße zwischen Hansastraße und Dr.-Friedrich-Wolf-Straße	18	4
Dr.-Külz-Ring zwischen Schulgasse und Pfarrgasse	17	3
Leipziger Straße zwischen Bürgerstraße und Pieschener Molenbrücke	14	3
Lommatzcher Straße zwischen Washingtonstraße und Pieschener Straße	11	7
Altleuben östlich Laubegaster Weg	11	3
Naumannstraße zwischen Gautschweg und Karasstraße	11	3
Reicker Straße zwischen Hülßestraße und Otto-Mohr-Straße	9	4
Albertstraße zwischen Erich-Ponto-Straße und Ritterstraße	7	3
Fritz-Löffler-Straße zwischen Reichenbachstraße und Schnorrstraße	7	4
Ammonstraße zwischen Rosenstraße und Freiburger Straße	7	4
Reicker Straße zwischen Rudolf-Bergander-Ring und Hans-Jüchser-Straße	6	4
Leipziger Straße zwischen Peschelstraße und Adolfstraße	6	3
Königsbrücker Straße zwischen Fabricestraße und Charlotte-Bühler-Straße	5	4

Anlage 3:

Arbeitsprogramm Unfallkommission 1 für 2022 bis 2024 (Stand: 14. Dezember 2023)

Nr.	UHS-Name	Stand
1	Washingtonstraße/Overbeckstraße	erledigt
2	Bertolt-Brecht-Allee/Laubestraße	erledigt
3	Tolkewitzer Straße/Fuchsstraße	nicht behandelt
4	Wernerstraße/Lübecker Straße	in Bearbeitung
5	Pillnitzer Straße/Gerichtsstraße	nicht behandelt
6	Cottaer Straße/Behringstraße	in Bearbeitung
7	Hubertusstraße/Volkersdorfer Straße	nicht behandelt
8	Weißeritzstraße/Pieschener Allee	in Bearbeitung
9	Bergmannstraße/Glashütter Straße	erledigt
10	Karlsruher Straße/Kohlenstraße	nicht behandelt
11	Hamburger Straße 52/Zufahrt CleanCar	erledigt
12	Fröbelstraße/Emerich-Ambros-Ufer	in Bearbeitung
13	Peschelstraße/Rankestraße	in Bearbeitung
14	Oederaner Straße/Zufahrt Nossener Brücke	erledigt
15	Löbtauer Straße/Columbusstraße	in Bearbeitung
16	Reicker Straße/Lohrmannstraße	in Bearbeitung
17	Großenhainer Straße/Burgsdorffstraße	nicht behandelt
18	Budapester Straße/Rampe Ammonstraße West	in Bearbeitung
19	Fetscherstraße/Blasewitzer Straße	in Bearbeitung
20	Schandauer Straße/Bergmannstraße	in Bearbeitung
21	Industriestraße/Am Trachauer Bahnhof/Kopernikusstraße	in Bearbeitung
22	Bahnhofstraße/Dorfstraße	erledigt
23	Östereicher Straße/Leubener Straße	in Bearbeitung
24	Enderstraße/Hepkestraße	in Bearbeitung
25	Zellescher Weg/Heinrich-Greif-Straße	erledigt
26	Dürerstraße/Thomaestraße	in Bearbeitung
27	Weintraubenstraße/Melanchthonstraße	in Bearbeitung
28	Wittenberger Straße/Spenerstraße	nicht behandelt
29	Reicker Straße/Rayskistraße	in Bearbeitung
30	Spitzwegstraße/Wilhelm-Franke-Straße	in Bearbeitung
31	Leipziger Straße/Alttrachau	in Bearbeitung
32	Löbtauer Straße/Hirschfelder Str.	in Bearbeitung

33	St. Petersburger Straße/Kreuzstraße	in Bearbeitung
34	Ostra-Allee/Maxstraße	offen
35	Schandauer Straße/Schlüterstraße/Ermelstraße	offen
36	Hansastraße/Fritz-Reuter-Straße	offen

Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Dresden

Straßen- und Tiefbauamt

Telefon (03 51) 4 88 43 01

Telefax (03 51) 4 88 43 75

E-Mail strassen-tiefbauamt@dresden.de

Amt für Presse-, Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll

Telefon (03 51) 4 88 23 90

Telefax (03 51) 4 88 22 38

E-Mail presse@dresden.de

Postfach 12 00 20

01001 Dresden

www.dresden.de

facebook.com/stadt.dresden

instagram.com/landeshauptstadt_dresden

Unfalldatenanalyse:

2:OST Verkehrsplanung

Michael Haase

Bergmannstraße 40

D-01309 Dresden

Tel. +49 351 3127 4073

michael.haase@2ost.de

www.2ost.de

Mitwirkung:

Dr.-Ing. Sebastian Hantschel

Dezember 2023

Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur können über ein Formular eingereicht werden. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, E-Mails an die Landeshauptstadt Dresden mit einem S/MIME-Zertifikat zu verschlüsseln oder mit DE-Mail sichere E-Mails zu senden. Weitere Informationen hierzu stehen unter www.dresden.de/kontakt.

Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es jedoch zur Unterrichtung ihrer Mitglieder verwenden.

www.dresden.de/verkehrssicherheit