



94.163

29.570

28.636

**Das Verkehrssicherheitsprogramm
Nordrhein-Westfalen 2020.**



94.163

Kilometer

beträgt die Länge des Straßenverkehrsnetzes in den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen.

29.570

Kilometer

überörtliche Straßen kommen noch hinzu.

28.636

Kilometer

lang ist das ausgeschilderte Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalens.

Für die Mobilität in NRW sind Straßen-, Schienen-, Radwege- und Fußwegenetze die Grundlage. Wir wollen diese **Sicher 2** gestalten:



Verkehrssicher durch unser Engagement für mehr Verkehrssicherheit sowie

Zukunftssicher durch digitale Vernetzung und intermodale Angebote, die alle Verkehrsträger kombinieren.

Vorwort

Mit dem vorliegenden, nunmehr sechsten Verkehrssicherheitsprogramm NRW setzen wir uns erneut ein ambitioniertes Ziel – ambitioniert deshalb, weil wir das Gesamtsystem Verkehr so verändern wollen, dass niemand bei Verkehrsunfällen schwer verletzt oder gar getötet wird. Diese „Vision Zero“ ist das Fernziel; die Reduktion der Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent und die Verringerung der Verletztenzahlen um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 sind die messbaren Nahziele des Programms.

Erreicht werden sollen die genannten Ziele durch einen umfangreichen Maßnahmenkanon. Dabei setzt das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 den bisher eingeschlagenen Weg fort, den Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit zu stellen. Das aktuelle Programm geht allerdings noch weiter: Es will nicht nur zu einer sicheren, sondern auch ökologisch verträglichen Mobilität beitragen, also einer Mobilität, die die Umwelt schont und zugleich die Verkehrssicherheit in den Städten und ländlichen Räumen nachhaltig verbessert. Dabei setzen wir auf verkehrsmittelübergreifendes Denken, da kein Verkehrsträger allein in der Lage sein wird, den wachsenden Verkehr – vor allem in den Städten – zu bewältigen. Wichtig ist es, die am „System Verkehr“ Beteiligten in der Verkehrssicherheitsarbeit strukturell weiter zu vernetzen, um deren jeweils eigene Perspektiven zu erfahren und ihre Expertise nutzen zu können. Dazu zählt auch, die Einflussmöglichkeiten der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit zu berücksichtigen.



Wir sind überzeugt, dass wir nur mit einer solchen integrativen Herangehensweise den Herausforderungen begegnen können, die die Verkehrssicherheitsarbeit der Zukunft an uns stellt.

Last but not least: Eine solche Verkehrssicherheitsarbeit gelingt nur dann, wenn wir wissen, welche Maßnahmen und Aktionen gut und welche weniger gut funktionieren. Deshalb fordert das vorliegende Programm auch Wirkungsüberprüfungen ein – damit sich die Ideen besonders durchsetzen, die den Verkehr sicherer machen und die Mobilität sichern.

Wir laden alle ein, die sich an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligen möchten, diesen Weg für mehr Sicherheit und Mobilität mit uns zu gehen. Lassen Sie uns gemeinsam die Ziele und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms NRW 2020 erfolgreich umsetzen!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Groschek', written in a cursive style.

Michael Groschek
Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Inhalt

	Seite		Seite
Das sechste Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen stellt sich vor	5	Mobilität managen	47
Unsere Vision	6	Verkehrssparsame Raumstrukturen	48
Unsere Ziele	7	Fußverkehr	50
Unsere Herausforderungen	9	Radverkehr	52
		Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	54
		Carsharing	56
		Elektromobilität	58
		Pedelecs	60
		Organisation und Kooperation	62
Verkehrssicherheit gemeinsam erarbeiten	15	Verkehrssicherheit bauen	65
Förderung vernetzter Strukturen	16	Autobahnen und Brücken	66
Einbeziehung betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit	18	Infrastruktursicherheitsmanagement (Sicherheitsaudit)	68
Partnerschaft und Rücksichtnahme	19	Unfallhäufungsstellen	70
		Straßen mit hohem Motorradverkehrsaufkommen	72
Verkehrssicherheit und Mobilität verstehen	21	Fehlerverzeihende und selbsterklärende Straßen	74
Kinder	22	Tunnelsicherheit	76
Jugendliche	24	Falschfahrten	78
Fahranfängerinnen und Fahranfänger, junge Erwachsene	26	Fußwege	80
Erwachsene	28	Radverkehrsanlagen	82
Seniorinnen und Senioren	30		
		Verkehrssicherheit technisch herstellen	85
Verkehrssicherheit überwachen	33	Verkehrstelematik	86
Polizeiliche Verkehrsüberwachung	34	Fahrzeugtechnik	88
Kommunale Verkehrsüberwachung	36		
Geschwindigkeit	38	Rettungswesen optimieren	91
Alkohol, Drogen und Medikamente	40	Erste Hilfe und Notfallrettung	92
Ablenkung im Straßenverkehr	42		
Regeln und Regelakzeptanz	44	Wirkungen prüfen	95
		Erfolgskontrolle	96

Vision
Unsere
Ziele

sechstes
Verkehrssicherheitsprogramm

Nordrhein-Westfalen

Herausforderungen

stellt
sich
vor



Das sechste Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen stellt sich vor

Unfallzahlen sprechen eine klare Sprache: Im Jahr 2014 verunglückten 522 Personen auf nordrhein-westfälischen Straßen tödlich. Auch wenn damit die Zahl der Verkehrstoten gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent angestiegen ist, so ist das Ergebnis 2014 im Vergleich der Jahre gleichwohl immer noch das zweitniedrigste seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik. Mit nunmehr 29 Verkehrstoten je eine Million Einwohner haben NRW und das Saarland das bundesweit beste Ergebnis aller Flächenländer erzielt. Sogar im europäischen Vergleich könnte sich NRW in die Spitzengruppe aus den Niederlanden, Schweden und Großbritannien einreihen.

Auch Zeitreihenbetrachtungen illustrieren den Rückgang der Unfallzahlen: Im Vergleich der Jahre 2004 zu 2014 wird deutlich, dass sich die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent reduziert hat. Für die Zahl der Schwerverletzten ist ein Rückgang um 15 Prozent, für die Zahl der Leichtverletzten von neun Prozent zu konstatieren. Das alles sind Entwicklungen, die langfristig in die richtige Richtung weisen.

Warum also ein neues, jetzt sechstes Verkehrssicherheitsprogramm NRW? Weil wir diese Entwicklungen mindestens beibehalten und im Idealfall forcieren möchten. Denn die Unfallzahlen bedeuten leider auch, dass in NRW immer noch alle sieben Minuten ein Mensch im Straßenverkehr verunglückt und alle 17 Stunden ein Mensch im Straßenverkehr getötet wird. Wer hinter solchen oder ähnlichen Zahlen das persönliche Schicksal der Unfallopfer sieht, kann nur eine akzeptable Zahl an Verkehrsoffern ableiten: Null!

Deshalb drängen wir auf eine weitere Optimierung der Verkehrssicherheit und der Verkehrssicherheitsarbeit. Da sich zudem über die zehnjährige Laufzeit des fünften, jetzt „alten“ Verkehrssicherheitsprogramms auch rechtliche Rahmenbedingungen geändert, sich die Lebenswelten Jüngerer und Älterer weiter ausdifferenziert und sich vor allem technische Weiterentwicklungen im Themenfeld Verkehr und Mobilität ergeben haben, ist ein neues Programm geboten. Dass bereits im Vorläuferprogramm erwähnte Sichtweisen und Maßnahmen in vorliegendes

Unsere Vision

Verkehrssicherheitsprogramm erneut Eingang finden, ist gewollt – Bewährtes soll bleiben. Dazu zählt etwa, die menschlichen Fähigkeiten erneut als „Maß der Dinge im Verkehr“ zu betrachten und demzufolge Ablauf und Gestaltung des Verkehrs nach wie vor an den Grenzen der Leistungsfähigkeit von Menschen zu orientieren.

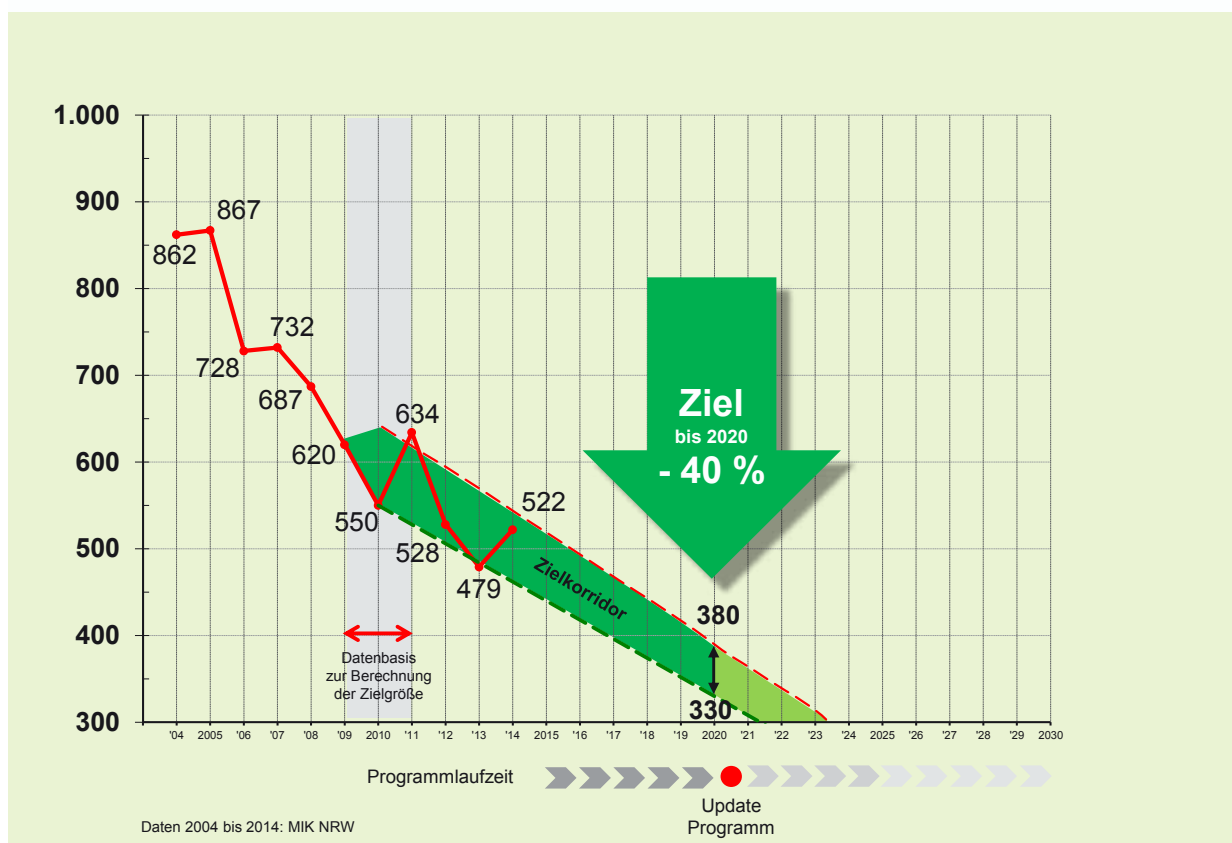
Die bisherigen Verkehrssicherheitsprogramme besaßen eine Geltungsdauer von zehn Jahren. Auch dieses Programm ist bezüglich seiner strategischen Ausrichtung wieder für eine längere Laufzeit konzipiert. Die im Programm genannten Etappenziele sind dagegen bewusst auf das Jahr 2020 ausgerichtet. Einen verkürzten Zielhorizont haben wir gewählt, um im Bedarfsfall auf sich ändernde Rahmenbedingungen beziehungsweise neue Herausforderungen mit einem modifizierten Programm reagieren zu können. Wir haben uns ferner deshalb dafür entschieden, weil Bundesregierung und Europäische Kommission ihre verkehrssicherheitlichen Zielvorgaben am Jahr 2020 ausrichten. Das erleichtert die Vergleichbarkeit und – wichtiger – eröffnet prinzipiell die Chance für gemeinsam „eingetaktete“ Aktionen und Maßnahmen. Es ist geplant, zum Jahresende 2020 ein „Update“ dieses Verkehrssicherheitsprogramms vorzulegen.

Wir verfolgen nach wie vor eine Vision: Die „Vision Zero“. Eine Welt, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass sie beziehungsweise er lebenslange Schäden davonträgt – „Zero“ eben.

Unter dieser Perspektive ist die einzig akzeptable Zahl an Verkehrstoten und Schwerverletzten eine „Null“ – eine Forderung, die auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) zur Maßgabe seines Handelns gemacht hat. Weil die „Vision Zero“ nicht in erster Linie als exakte quantitative Vorgabe zu verstehen ist, sondern als eine Art „kollektive Selbstverpflichtung“ das (Fern-)Ziel vorgibt, sind zeitlich definierte Zwischenziele notwendig. So setzt sich das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung das Ziel einer 40-prozentigen Reduzierung der Getötetenzahlen bis 2020; zahlreiche Bundesländer schließen sich diesem – oder einem ähnlich gelagerten – Reduktionsziel an. Die Europäische Kommission schlägt vor, bis zum Jahr 2020 die Gesamtzahl der Unfalltoten zu halbieren.

Sichtbar wird, dass sich die Zielvorgaben immer wieder auf das Jahr 2020 beziehen. Daher beziehen wir uns mit dem vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramm ebenfalls auf diesen Zeitraum.

Reduktionsziel 2020: 40 % weniger Getötete



Unsere Ziele

Wir wollen eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent erreichen. Dieses Ziel bedeutet einen nach wie vor ambitionierten Anspruch an die eigene Verkehrssicherheitsarbeit, da bei den insgesamt sichtbaren Rückgängen der letzten Jahre und Jahrzehnte die Optimierungspotenziale stetig kleiner und zugleich schwieriger erschließbar werden.

Um bis 2020 einen Zehnjahreszeitraum abbilden zu können, dienen die Daten der Jahre 2009 bis 2011 als Basis – nicht zuletzt auch deshalb, weil einzelne Jahreszahlen nur beschränkt aussagefähig sind.

- **40 % weniger Verkehrstote in NRW bis 2020**

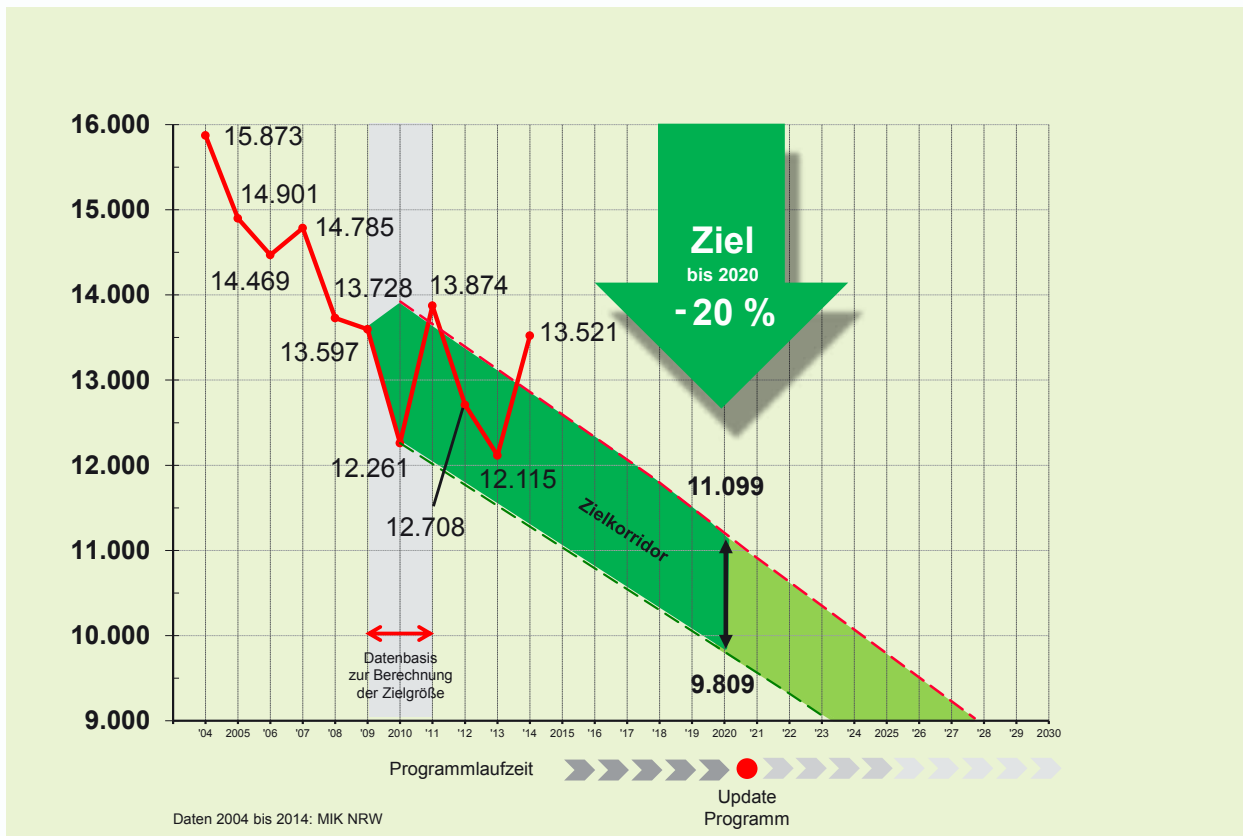
Eine exakte rechnerische Entsprechung würde einen Rückgang auf 361 Verkehrstote bis zum Jahr 2020 bedeuten. Um die in der Verkehrsrealität gleichwohl erwartbaren Schwankungen in den Unfallzahlen abbilden zu können, haben wir für das Reduktionsziel einen Korridor definiert, der begrenzte Abweichungen in beide Entwicklungsrichtungen zulässt.

Auch wenn die Reduktion der Zahl der Verkehrstoten wichtig ist: Von ebensolcher Relevanz muss auch der Abbau der Schwerverletztetenzahl sein. Ihre Zahl übersteigt in NRW die der Verkehrstoten immer noch um das 26-fache. Wir machen uns daher einen Appell des Deutschen Verkehrsgerichtstages von 2010 – der unter anderem nationale Reduktionsziele für Schwerverletzte anmahnt – zu eigen und setzen uns zum Ziel, die Zahl der Schwerverletzten in NRW bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren. Als Bezugsdaten dienen erneut die Jahre 2009 bis 2011.

- **20 % weniger Schwerverletzte in NRW bis 2020**

Auch hier gilt, dass die exakte Zielgröße bei einem Rückgang auf 10.595 Schwerverletzte erreicht wäre. Der abgebildete Korridor erlaubt Schwankungen in der Verkehrsunfallentwicklung (für diese Kategorie).

Reduktionsziel 2020: 20 % weniger Schwerverletzte



Allerdings: Die alleinige Fokussierung der Verkehrssicherheitsarbeit auf die Reduktion der Getöteten- und Schwerverletztzahl greift unserer Meinung nach zu kurz.

Unter der Perspektive einer qualitativen Verkehrssicherheitsarbeit setzen wir uns ebenfalls zum Ziel, verkehrlich bedingte Belastungen zu reduzieren – etwa dadurch, dass Verkehr so verträglich wie möglich gestaltet wird. Das wollen wir vor allem in den städtisch geprägten Bereichen Nordrhein-Westfalens erreichen, in denen die Verkehrsinfrastruktur bereits heute durch den fließenden und den ruhenden Kfz-Verkehr stark oder sogar überbeansprucht ist. Dass dabei unterschiedliche Ausgangslagen in den Kreisen, Städten und Gemeinden zu berücksichtigen sind, ist selbstverständlich.

Unter qualitativer Verkehrssicherheitsarbeit verstehen wir darüber hinaus, bestehende subjektive Verkehrsunsicherheiten und daraus gegebenenfalls resultierende Mobilitätsbeschränkungen zu reduzieren sowie Barrieren abzubauen, die behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen ihre Mobilität unnötig erschweren – in dem Wissen, dass ein barrierefreier Stadt- und Verkehrsraum einen Schlüssel für gleichberechtigte Teilhabe darstellt.



Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn (DVR e.V.)

Unsere Herausforderungen

Herausforderung Nr. 1 ist, unsere bisherige Arbeit an

Herausforderung Nr. 1
eigenes Engagement an eigenen
Zielvorgaben überprüfen

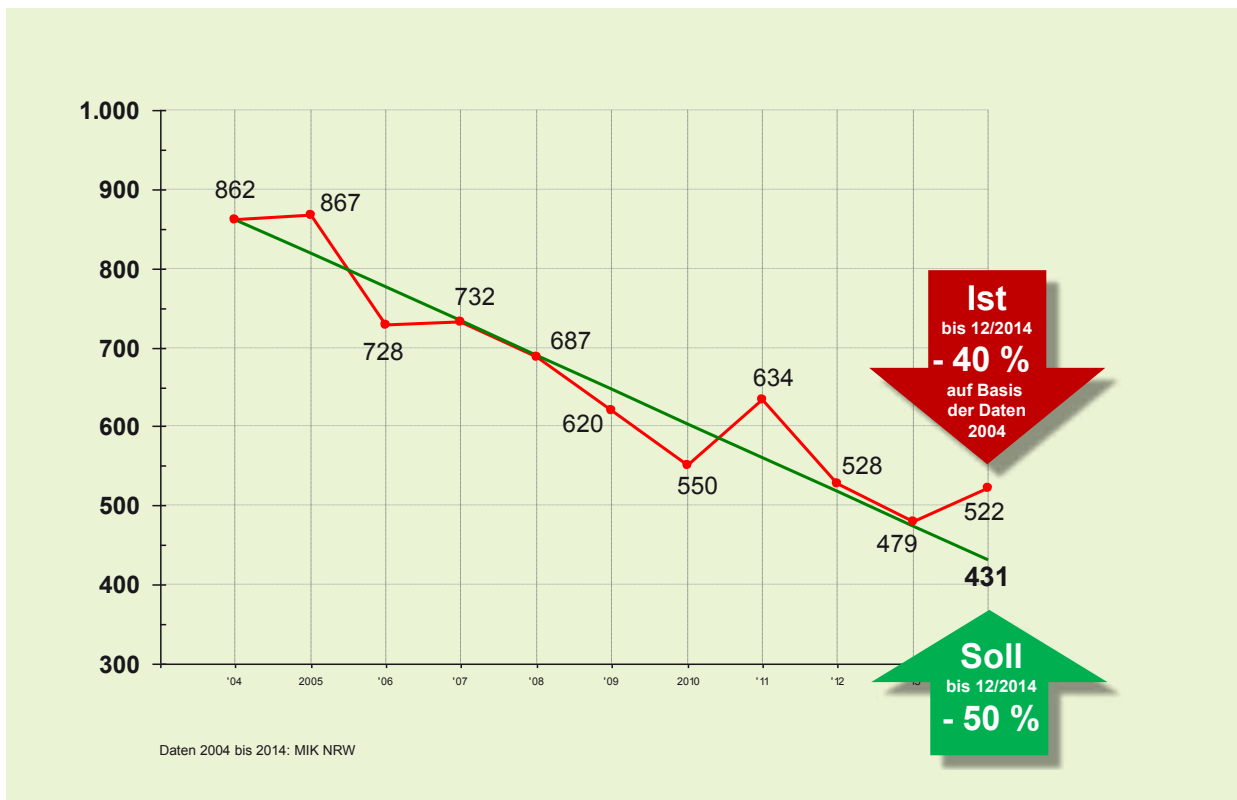
den eigenen Zielvorgaben zu messen. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004 setzte sich zum Ziel, 50 Prozent weniger Verkehrstote bis zum Jahr 2015 zu erreichen. Fasst man diese Forderung im Sinne eines exakten numerischen Ziels (auf dem Weg zur „Vision Zero“) auf, so haben wir es – wenn auch knapp – verfehlt: Im Zehnjahres-Verlauf konnte „nur“ eine Reduktion der Getötetenzahlen um 40 Prozent erreicht werden. Begreift man diese Zielsetzung aber als eine vor allem motivierende Selbstverpflichtung, so waren wir – gemeint sind hier alle in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Akteurinnen und Akteure – erfolgreich. Mit dem Rückgang um 40 Prozent gingen die Getötetenzahlen in nennenswertem Umfang zurück.

Welche Hinweise lassen sich aus den bestehenden Unfallstatistiken ableiten? Wo besteht gegebenenfalls Nachsteuerungsbedarf? Das herauszufinden, ist **Herausforderung Nr. 2**.

Herausforderung Nr. 2
mit Unfallstatistiken die Verkehrs-
sicherheitsarbeit nachsteuern

Eine Auswertung der Unfallzahlen nach Altersklassen lässt zunächst erkennen, dass die Zahl der getöteten Kinder (unter 15 Jahren) zwischen 2004 und 2014 von 25 auf 16 zurückgegangen ist. Die Verunglücktenzahlen sind ebenfalls rückläufig. Da auch die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)¹ dieser Altersgruppe einen Rückgang (von 317 auf 275) aufweist, erscheint diese Reduktion nicht durch einen sinkenden Bevölkerungsanteil begründbar. Dass aber gleichwohl die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunfallten Kinder seit 2012 wieder steigt und die Verunglücktenzahlen stagnieren, verdeutlicht eindringlich, in dem Bemühen um mehr Verkehrssicherheit für Kinder keinesfalls nachzulassen.

Ist-Soll-Vergleich für das Minimierungsziel „Getötete“



¹ Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) bezeichnet die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen pro 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe. Anders ausgedrückt: Die VHZ beschreibt das Risiko pro 100.000 Einwohner, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden.

Die Verunglücktenentwicklung in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen illustriert, dass die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen von 15.939 auf 13.106 zurückging. In den letzten zehn Jahren konnte auch die Zahl der getöteten jungen Erwachsenen um mehr als die Hälfte – von 159 auf 72 – reduziert werden. Die Verunglücktenhäufigkeit der Altersgruppe hat um rund ein Fünftel abgenommen. Dennoch: Die Verunglücktenhäufigkeit dieser Altersklasse liegt immer noch doppelt so hoch wie die der Gesamtbevölkerung. Ungeachtet des zweifellos bestehenden Einflusses von Jugendlichkeits- und Anfängerrisiko ist die genannte Relation Ansporn genug, die Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin auch auf die Gruppe der jungen Erwachsenen beziehungsweise der jungen Fahrerinnen und Fahrer zu fokussieren.

Auch die „Generation 65+“ bedarf besonderer Bemühungen und neuer Strategien. Zwar konnte in den letzten zehn Jahren die Zahl der getöteten Seniorinnen und Senioren um etwa ein Viertel gesenkt werden. Allerdings ist die Entwicklung der Verunglücktenzahlen gegenläufig: Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren von 8.104 auf 9.377 gestiegen. Dass zugleich die Verunglücktenhäufigkeitszahl für diese Altersgruppe im Jahr 2013 bei 260 liegt – damit über dem Wert von 2004 (der lag bei 246) – macht deutlich, dass sich die verkehrssicherheitliche Situation der Seniorinnen und Senioren nicht verbessert hat. Ein Grund dafür könnte sein, dass diese Gruppe organisatorisch schwer ansprechbar ist und die relevanten Personen nur schwer identifizierbar sind – da der Alterungsprozess in höchstem Maße individuell verläuft und altersbedingte Leistungsdefizite individuell höchst unterschiedlich auftreten. Zugleich deuten die Hauptunfallursachen der Seniorinnen und Senioren – Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren, Nichtbeachten von Vorfahrtszeichen, Fehler beim Abbiegen – an, dass diese Gruppe möglicherweise eine Verkehrssicherheitsarbeit benötigt, die auch auf sogenannte Verhältnisprävention² setzt. Dementsprechend liegt eine Herausforderung der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit darin, auch an der Gestaltung der Verkehrsabläufe und der Verkehrsumwelt anzusetzen.

	2004	2014	Tendenz
Unfälle NRW gesamt, darunter:	557.064	583.259	↗
Unfälle mit Personenschaden	67.597	60.473	↘
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden	23.538	10.009	↘
Unfälle mit sonstigem Sachschaden	373.615	509.278	↗
Verunglückte, darunter:	86.002	77.470	↘
Getötete	862	522	↘
Schwerverletzte	15.873	13.521	↘
Leichtverletzte	69.267	63.427	↘
Kinder unter 15 Jahren:			
verunglückte Kinder	8.969	6.454	↘
getötete Kinder	25	16	↘
VHZ* Kinder	317	275	↘
18- bis 24-Jährige:			
verunglückte 18- bis 24-Jährige	15.939	13.106	↘
getötete 18- bis 24-Jährige	159	72	↘
VHZ* 18- bis 24-Jährige	1.135	915	↘
Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren:			
verunglückte Senioren	8.104	9.377	↗
getötete Senioren	209	159	↘
VHZ* Senioren	246	260	↗

* VHZ: Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) bezeichnet die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen pro 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe. Anders ausgedrückt: Die VHZ beschreibt das Risiko pro 100.000 Einwohner, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden.

2 Präventionsmaßnahmen können sich sowohl auf Veränderungen der Umwelt (sog. Verhältnisprävention) als auch auf die Veränderung des Verhaltens von Individuen und Gruppen (sog. Verhaltensprävention) beziehen.

Eine Selbstverständlichkeit: Die Sichtweisen und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger für die Verkehrssicherheitsarbeit weiter nutzen. Darin liegt die **Herausforderung Nr. 3**, denn so lässt sich die

Herausforderung Nr. 3 an die Verkehrssicherheitsarbeit gerichtete Erwartungen weiter berücksichtigen

Akzeptanz für die vor Ort konkret verfolgten Aktionen und Maßnahmen steigern.

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger ist – so deuten es landesweite Umfragen des bisherigen Netzwerks „Verkehrssicheres NRW“ an – die Verkehrssicherheitsarbeit aufgefordert, immer auch einen quantitativen Schwerpunkt zu verfolgen. Aus „Bürgersicht“ bildet die Reduktion der Zahl der Verunglückten, das heißt der Verkehrstoten und Verletzten, den Markenkern von Verkehrssicherheitsarbeit. Qualitative Aspekte von Verkehrssicherheit sind – aus Bürgersicht – ebenfalls wichtig, aber allenfalls gleichrangig. Dabei wird unter qualitativer Verkehrssicherheitsarbeit vor allem eine verstärkte Berücksichtigung von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie von Radfahrerinnen und Radfahrern verstanden. Bezüglich der Verortung der Verkehrssicherheitsarbeit deuten die Befragungsergebnisse an, dass Verkehrssicherheitsarbeit, wo immer möglich, einen Bezug zum Stadtgeschehen herstellen und die Einwohnerschaft über umgesetzte und geplante Maßnahmen der Verkehrssicherheit informieren soll.

Eine systemisch umfassende Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet also, gleichermaßen quantitative wie qualitative Ziele zu verfolgen.

Herausforderung Nr. 4 erwächst aus dem demo-

Herausforderung Nr. 4 individuelle Mobilität der Älteren erhalten

graphischen Wandel: NRW wird älter! Der Anteil der über 65-Jährigen wächst bis 2020 von heute 3,6 auf 3,9 Mio. und bis 2024 weiter auf 4,2 Mio. Einen besonders starken Zuwachs wird die Gruppe der über 75-Jährigen erfahren. Auch wenn sich bei Letztgenannten insgesamt ein Rückgang ihrer Mobilität zeigt, so ist zweifelhaft, ob sich daraus dämpfende Effekte auf die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs ergeben. Schließlich kann angenommen werden, dass zugleich der Bedarf an Mobilitätsdiensten (Lieferservices, Sozialdienste und so weiter) wächst, die ebenfalls Verkehr verursachen. Ohnehin ist mit dem Anwachsen der Zahl der „jungen Alten“ eher mit einer weiter steigenden Motorisierung zu rechnen. Da die weit überwiegende Mehrheit der heute unter 60-Jährigen einen Führerschein besitzt, wachsen bereits heute hoch motorisierte Altersgruppen in die Gruppe der Senioren hinein. Hinzu kommt, dass die zukünftigen älteren Frauen im Vergleich zu den Seniorinnen von heute deutlich häufiger eine Fahrerlaubnis besitzen. Die lebenslange Gewöhnung an die automobilen Mobilität sowie eine eher hohe Autoverfügbarkeit in dieser Bevölkerungsgruppe wird zur Folge haben, dass Seniorinnen und Senioren ausgeprägt mobil sind und auch gerne auf das Auto zurückgreifen werden. Gleichwohl ist auch richtig, dass Seniorinnen und Senioren nicht per se ein Sicherheitsproblem als Autofahrerinnen und -fahrer darstellen, sondern die Seniorinnen und Senioren vor allem als Fußgänger und Radfahrer gefährdet sind. Für alle Seniorinnen und Senioren gilt, dass individuelle Mobilität einen der wesentlichen Faktoren für Lebensqualität im Alter darstellt.

Dem Erhalt der individuellen Mobilität von Älteren Priorität einzuräumen, ist eine der Herausforderungen für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit. Sie gelingt, wenn entsprechende Angebote offeriert werden und Seniorinnen und Senioren umgekehrt Verkehrsteilnahme als lebenslangen Lernprozess verstehen lernen – auch im Hinblick auf ihr möglicherweise nachlassendes Leistungsniveau. Die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit ist gut beraten, die Verkehrsinfrastruktur auch den Anforderungen der Älteren anzupassen (etwa in Bezug auf die Vereinfachung des Verkehrs). Auch die Möglichkeiten der nichtmotorisierten Mobilität sind weiter zu fördern – schließlich sind die eigenen Füße für die Gruppe der über 75-Jährigen das wichtigste Verkehrsmittel.

Wie kein anderes Bundesland ist Nordrhein-Westfalen geprägt von Einwanderung. Gerade in den letzten Jahren ist die Zahl der Menschen, die – im Rahmen der Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union – als qualifizierte Arbeitnehmerinnen und -nehmer aus Drittstaaten oder als Flüchtlinge zu uns gekommen sind, sehr deutlich angestiegen.

Die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit muss daher auch reflektieren und damit umgehen, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zunehmend von kultureller und sprachlicher Vielfalt geprägt sind. Als attraktives Einwanderungsland ist Nordrhein-Westfalen neue Heimat für junge und alte Menschen, für Frauen und Männer, die aus Ländern und Kulturen kommen, in denen die den Verkehr organisierenden Standards anders normiert und geregelt sind, als dies bei uns der Fall ist – und Mobilität möglicherweise auch anders bewertet. So ist es zum Beispiel auch eine Frage der kulturellen Prägung, ob Kinder unbegleitet den Öffentlichen Personennahverkehr nutzen oder Frauen Fahrrad fahren und so ihren individuellen Bewegungsspielraum erweitern.

Aus dieser Situation heraus erwächst **Herausforderung Nr. 5**: Individuelle Mobilität von Einwanderinnen

Herausforderung Nr. 5 Einwanderinnen und Einwanderern individuelle Mobilität verkehrssicher gestalten

und Einwanderern verkehrssicher gestalten. Für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet das – in Zusammenarbeit mit den im Land und in den Kommunen für Einwanderung und Integration zuständigen Stellen – den Handlungsbedarf zu konkretisieren, der sich aus dieser Situation ergibt, und entsprechende Handlungsansätze zu entwickeln.

Technologienentwicklungen im Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ bedeuten Innovationsschübe – davon kann häufig auch die Verkehrssicherheit profitieren. **Herausforderung Nr. 6** ist demzufolge, neue

Herausforderung Nr. 6 neue Technologien auch für die Verkehrssicherheit erschließen

Technologien auch für die Verkehrssicherheit und die Verkehrssicherheitsarbeit zu nutzen.

So kann beispielsweise mit Telematikanwendungen im Bereich der Infrastruktur das Verkehrsgeschehen sicherer, effizienter und umweltverträglicher gelenkt werden. Für Fahrzeuge gilt, dass Assistenz- und Navigationssysteme bereits Alltag sind; die Vernetzung von Fahrzeugen untereinander (car-to-car-communication) und die Kommunikation von Fahrzeugen mit der Infrastruktur (car-to-infrastructure) sind die nächsten Schritte, die das Fahren sicherer machen. Das pilotierte Fahren rückt in greifbare Nähe. Neue Technologien optimieren auch den öffentlichen Verkehr, indem sie unter anderem die Kapazität seiner Infrastruktur erhöhen, die Fahrzeit verkürzen, Anschlussicherheit bieten oder mit dem sogenannten E-Ticketing neue Kundenpotenziale erschließen – und über diesen Weg insgesamt auch zu mehr Verkehrssicherheit führen, denn Öffentliche Verkehrsmittel sind sicher. Zweifellos: Auch Radfahren und Gehen kann durch neue Technologien attraktiver – und möglicherweise auch verkehrssicherer – werden. So erschließt die wachsende Verbreitung der verschiedenen Elektrofahrräder³ eine neue „Leichtigkeit“ des Radelns; spezielle Navigationssysteme können Fußgängerinnen und Fußgängern (zukünftig) je nach Bedarf besonders verkehrssichere, kurze oder abwechslungsreiche Fußwege anbieten. Wege öfter mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen, dient der verkehrlichen Entlastung – und schafft so mehr Verkehrssicherheit. Technologische Weiterentwicklungen im Bereich der Verkehrsdienstleistungen machen zudem neue Mobilitätsangebote und innovative Mobilitätsstrategien möglich. Die daraus für die Verkehrssicherheit resultierenden Effekte zu erschließen, zählt ebenfalls zu den zukünftigen Herausforderungen.

Die Mobilitätsbedürfnisse werden weiter wachsen. Die „Verkehrsprognose 2030“ sagt deutliche Zuwächse der Verkehrsleistung voraus: Im Vergleich zu 2010 soll der Personenverkehr um 13 Prozent zunehmen, für den Güterverkehr wird eine Zunahme um 38 Prozent prognostiziert.⁴ Den Großteil dieses Verkehrs wird dabei die Straße aufnehmen müssen. Für die Verkehrssicherheitsarbeit beschreibt diese Entwicklung die **Herausforderung Nr. 7**: Den Spagat zwi-

Herausforderung Nr. 7 Verkehrssicherheit und Mobilität gemeinsam denken

schen Verkehrssicherheit auf der einen und Mobilität auf der anderen Seite schaffen. Dies erfordert neue Denkansätze – vor allem solche, die Verkehrssicherheit und Mobilität nicht als Widerspruch ansehen.

Möglicherweise ist der Zeitpunkt für derartige Ansätze günstig: Auch wenn die Bedeutung des Pkw unver-

ändert hoch ist, so messen zugleich mehr als zwei Drittel der Bundesbürgerinnen und -bürger einem klimaverträglichen Verkehr eine große oder sehr große Bedeutung zu.⁵ Auch die multimodale und intermodale Mobilität⁶ wächst. Inwiefern leicht sinkende Führerscheinquoten bei der Gruppe der jungen Erwachsenen Ausdruck einer nachlassenden Auto-Affinität sind oder sich junge Leute aufgrund langer Ausbildungszeiten und gegebenenfalls unsicherer Beschäftigungsverhältnisse zum Berufsstart schlichtweg kein eigenes Auto leisten können, bleibt abzuwarten. Zudem könnte die explosionsartige Marktdurchdringung von Smartphones, Tablets und sonstigen Electronic Organizern eine wechselnde, situationsangepasste Verkehrsmittelwahl erleichtern – die „digitale Reisebegleitung“ ist für immer mehr Menschen alltäglich.

Es ist eine Herausforderung, die Verkehrsbelastungen in Nordrhein-Westfalen durch solche und ähnliche Ansätze zu reduzieren. Dass diese Ansätze nur einen Baustein unter vielen darstellen, steht außer Zweifel.



Foto: Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)

- 3 „Elektrofahrrad“ oder „Elektrorad“ sind Oberbegriffe für Fahrräder mit Elektromotor. Je nach Stärke der Motorenunterstützung lassen sich Pedelecs und S-Pedelecs unterscheiden.
- 4 vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014). Verkehrsprognose 2030. Berlin.
- 5 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008). Umfrage zu klimaverträglicher Mobilität. Meinungsumfrage zum Mobilitätsverhalten und Klimaschutz. Berlin.
- 6 Multimodale Mobilität zeichnet eine alternierende Nutzung diverser Verkehrsmittel für einen Weg aus; intermodale Mobilität verknüpft die Nutzung diverser Verkehrsmittel für einen Weg.





Verkehrssicherheit gemeinsam erarbeiten

Verkehrssicherheitsarbeit auf hohem Niveau benötigt den Willen und die Kräfte aller Beteiligten. Wir setzen deshalb – neben den auf verschiedenen Ebenen der öffentlichen Verwaltung beteiligten Behörden und neben dem Engagement derer, die sich in Verbänden, Initiativen und Vereinen, Gruppen und Bündnissen engagieren – auf vernetzte Strukturen. Dazu zählt auch der Schulterschluss mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort, mit Kindertageseinrichtungen, Schulen, Seniorenheimen und so weiter. Diese Vernetzung ist deshalb wichtig, da lokale Expertinnen und Experten häufig am besten einschätzen können, welche Maßnahmen vor Ort besonders geeignet sind – gerade dann, wenn Verkehrssicherheitsarbeit klassisch sicherheitliche Belange einerseits und neue Mobilität(-smöglichkeiten) andererseits in den Blick nehmen soll.

Vernetzung bedeutet überdies, auch die Zusammenarbeit mit Betrieben zu suchen. Sie haben fraglos ein hohes Interesse daran, dass nicht nur ihre Güter termingerecht transportiert werden, sondern auch ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Weg zum Kunden sicher unterwegs sind und ihren Weg von beziehungsweise zur Arbeit sicher und stressfrei zurücklegen können.

Aber sicher: Wir sehen Verkehr als soziales System an, das die Mitwirkung der einzelnen Verkehrsteilnehmerin beziehungsweise des einzelnen Verkehrsteilnehmers benötigt. Auf der Ebene des individuellen Verkehrsverhaltens geht es unter anderem darum, das eigene Verhalten im Straßenverkehr zu hinterfragen und die Handlungsweisen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vorzusehen. Im Sinne einer „gelebten Verantwortung“ fordern wir partnerschaftliches Agieren im Straßenverkehr nach wie vor ein.

Förderung vernetzter Strukturen

Eine besondere Verantwortung für die Verkehrssicherheitsarbeit tragen neben den Landesbehörden vor allem die Kommunen, die kommunalen Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörden. Warum? Weil gerade für die Verkehrssicherheit gilt: Nähe und Vernetzung der vor Ort handelnden Akteurinnen und Akteure ist wichtig. Sie manifestiert sich unter anderem in örtlichen Unfalluntersuchungen, -kommissionen und Verkehrsschauen. Auch bei der Verkehrsüberwachung besteht eine Zusammenarbeit polizeilicher und kommunaler Stellen.

Studien deuten an, dass lokale beziehungsweise auf regionaler Ebene initiierte Maßnahmen besser wirken als nationale Kampagnen. Ein Grund dafür ist, dass die Einbindung von Personen als „Experten vor Ort“ bedeutet, die spezifischen Gegebenheiten der Situation, des Ortes beziehungsweise der Region zu erkennen und mögliche Entwicklungen abschätzen zu können. Der Dialog mit kommunalen Interessengruppen und der Bürgergesellschaft vor Ort verbessert die Realisierungschancen von lokalen Projekten nachweislich. Zudem können so Problemlagen erschlossen werden, die bei einer externen Betrachtung möglicherweise nicht bemerkt worden wären.

Dass lokale Verkehrssicherheitsarbeit nicht nur sicherheitliche Effekte erschließt, ist gewiss: Dort, wo etwa Maßnahmen mit geschwindigkeitsdämpfender oder verkehrsberuhigender Wirkung realisiert werden, kann sich auch die örtliche Wohnqualität verbessern. Lokale Verkehrssicherheitsarbeit kann also auch als kommunaler Standortfaktor betont werden; gegebenenfalls lässt sich dieser auch im interkommunalen Wettbewerb nutzen.

Da sich auf der örtlichen Ebene also Zielgenauigkeit, Wirkungsorientierung und Ausrichtung konkreter Aktionen „am Bedarf“ am besten verbinden lassen, setzen wir weiterhin auf die sogenannte Kommunalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit – das heißt die Bündelung der Kräfte auf lokaler Ebene unter Beteiligung der Bevölkerung und der gesellschaftlichen Gruppen. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist einerseits die Sicherung bestehender Strukturen und andererseits die Gewinnung und Bindung von engagierten Personen vor Ort, um auch in Zukunft aktionsfähig bleiben zu können.

Damit die vielfältigen lokalen Akteurinnen und Akteure und deren unterschiedliche Interessen angesprochen und eingebunden werden können, haben wir auf Landesebene bewusst drei Netzwerke vernetzt, die auf verkehrssicherheitliche Belange fokussieren:

- die Landesverkehrswacht NRW und deren örtliche Verkehrswachten,



- das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit seinen Koordinierungsstellen und Mitgliedskommunen sowie



- die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) mit ihren Mitgliedern.



Alle Netzwerke engagieren sich – mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten und Adressaten – für mehr Verkehrssicherheit: Während die Landesverkehrswacht NRW, über alle Altersgruppen hinweg, vor allem das Themenfeld Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung bedient, möchte das Zukunftsnetz Mobilität NRW prioritär kommunale Expertinnen und Experten über verkehrssicherheitliche Entwicklungen im Planungskontext sowie über Mobilitätsmanagement⁷ informieren. Das bedeutet etwa, die Verkehrssicherheitsarbeit um den Umgang mit Mobilitäts- und Raumkonzepten zu ergänzen – stets unter der Prämisse, in Kommunen, an ausgewählten (betrieblichen) Standorten und für ausgewählte Zielgruppen möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote anzustoßen, so dass zukünftig auch andere Verkehrsmittel ähnlich intensiv genutzt werden wie bislang das Auto. Demgegenüber hat die AGFS die Nahmobilität zu ihrem Leitprinzip gemacht und stellt deren Funktion und Bedeutung im Gesamtspektrum Mobilität dar.

Wir werden diese drei Netzwerke weiter fördern. Dass sie sich untereinander austauschen und abstimmen müssen, ist selbstverständlich – auch, weil eine „Netzwerkarbeit hoch drei“ weitere Synergien erschließt. Um diese Abstimmung weiter voranzutreiben, streben wir daher an, die Netzwerke – und gegebenenfalls weitere Akteurinnen und Akteure – in einer Allianz zusammenzuführen.

Die Netzwerkarbeit und die Fokussierung auf die Arbeit vor Ort machen es notwendig, den Handelnden möglichst weit gefasste Chancen für Auseinandersetzung, Aktivierung, Partizipation und Engagement – also Beteiligung – zu eröffnen. Neben bewährten Beteiligungsformen wird es zukünftig auch darum gehen, digitale Plattformen anzubieten, auf denen Personen sich engagieren, einmischen und Gehör verschaffen können – und zwar unabhängig davon, ob zuvor ihre Mitarbeit konkret erbeten wurde. Jeder wird dabei gleichzeitig Konsument und Produzent von Vorschlägen, Maßnahmen und Entwicklungsrichtungen im Themenfeld Verkehrssicherheit und Mobilität sein. Trotzdem: Nicht jedes „Like“, nicht jeder geklickte „Gefällt mir“-Button ist automatisch eine in puncto Verkehrssicherheit engagierte Äußerung. Die skizzierten neuen Beteiligungsformen sollen daher die bestehenden – analogen – Beteiligungsformen nicht ersetzen, sondern ergänzen.

7 Mobilitätsmanagement (MM) bezeichnet einen systemischen Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Ziel ist es, den Personenverkehr nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig Mobilität zu sichern. Dies kann für Kommunen als Ganzes oder für ausgewählte Standorte und Zielgruppen erfolgen.

Einbeziehung betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit

Beruflich bedingte Verkehre machen rund ein Drittel aller Wegezwecke aus. In NRW fahren (Daten des Mikrozensus 2012 zufolge) knapp ein Drittel der Berufstätigen zwischen zehn und 25 Kilometer und beinahe ein Fünftel mehr als 25 Kilometer zur Arbeit.⁸ Und zwar häufig mit motorisierten Individualverkehrsmitteln: Mit dem eigenen Pkw oder dem motorisierten Zweirad kommen in Deutschland knapp zwei Drittel der Berufspendler zur Arbeit – eine Zahl, die in dieser Größenordnung auch für NRW gilt, wenngleich in dessen Stadtregionen mit gut ausgebautem Öffentlichen Personen(nah)verkehr der ÖPNV-Anteil höher liegt. Eine veränderte Abwicklung beruflich bedingter Verkehre könnte auch deutliche Vorteile für die Verkehrssicherheit und die Umwelt erschließen.

Damit sind auch die Unternehmen angesprochen, die an Verkehrssicherheit ohnehin ein besonderes Interesse haben, da die Folgen eines Wegeunfalls oftmals schwerer wiegen als die eines Arbeitsunfalls.⁹ Studien beziffern die Kosten eines Verkehrsunfalls auf das Zwei- bis Sechsfache eines herkömmlichen Arbeitsunfalles.



Foto: DVR e.V.

Eine Möglichkeit der betrieblichen Einflussnahme auf deren verkehrssicherheitliche Situation liegt in der Organisation der Fahrzeugbeschaffung. Im Idealfall fokussiert diese nicht nur auf Verkaufspreis, Unterhalts- und Finanzierungsbedingungen, sondern berücksichtigt auch sicherheitstechnische Informationen über potenzielle Firmenneufahrzeuge (zum Beispiel das Abschneiden in Crash-Tests oder die serienmäßige Ausstattung mit Sicherheitsfeatures). Weitere unternehmerische Einflussmöglichkeiten liegen etwa in der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zum Beispiel durch die betriebliche Förderung von Fahrgemeinschaften (etwa durch privilegierte Stellplätze), des öffentlichen Verkehrs (etwa durch Schnuppertickets oder Zuschüsse zum Jobticket) oder der Fahrradnutzung (etwa durch die Bereitstellung hochwertiger Abstellanlagen oder

die Bereitstellung von Firmenrädern) beeinflusst werden kann. Überdies kann mit betrieblichen Organisationsveränderungen wie zum Beispiel Arbeitszeitflexibilisierungen oder einer Mitarbeiter-Einsatzplanung unter Berücksichtigung ihrer Wohnorte aktiv mehr Verkehrssicherheit erschlossen werden.

Dass sich eine betriebsseitig organisierte Mobilität, die auf eine situationsangepasste Verkehrsmittelwahl setzt, auch monetär rechnet, illustriert eine aktuelle Beispielsammlung¹⁰: Für einen betrieblichen Pkw-Stellplatz in Innenstadtlagen können bis zu 150 €/Monat veranschlagt werden, eine veränderte Verkehrsmittelwahl bei Dienstreisen kann Einsparpotenziale bis zu 20 Prozent erreichen.



Foto: www.pd-fde / www.wsm.eu

Um das Feld der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit stärker als bisher erschließen zu können, wird Nordrhein-Westfalen den Betrieben anbieten, sich im betrieblichen Mobilitätsmanagement zertifizieren zu lassen. Wir setzen dabei auf das Engagement von Industrie- und Handelskammern und kommunaler Wirtschaftsförderung, die diesen Ansatz in regionaler Verantwortung besetzen wollen. Dabei kann Nordrhein-Westfalen auf die Erfahrungen des landesseitigen Modellvorhabens „Mobil.Pro.Fit“ zurückgreifen, in dessen Rahmen mit den teilnehmenden Unternehmen mehr als 100 Einzelmaßnahmen erarbeitet und so insgesamt rund 5.600 Unternehmensbeschäftigte angesprochen werden konnten.

8 vgl. Information und Technik NRW (2014). Der Weg zur Arbeit – kurzer Sprung oder lange Reise? Pendlermobilität im Jahr 2012. Reihe Statistik kompakt, 03/2014. Düsseldorf.

9 vgl. Trimpop, R.; Rabe, S. & Kalveram, A.B. (2009). Beruflicher Verkehr und Verkehr als Beruf. In H.-P. Krüger (Hrsg.), Enzyklopädie der Psychologie. Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (S. 161-195). Göttingen: Hogrefe.

10 vgl. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (2014). Von Wegen! Nachhaltige Mobilität in Betrieben. Düsseldorf.

Partnerschaft und Rücksichtnahme

Für das Maß an realer Sicherheit auf den Straßen kommt es letztendlich immer auf das Verkehrsverhalten jedes Einzelnen an – und auf dessen Bereitschaft, einen eigenen Beitrag zu mehr Verantwortung im Verkehr zu leisten. Auch wenn im Einklang mit „Vision Zero“ die Straßen und das Umfeld im Idealfall fehlerverzeihend gestaltet sind, so bedeutet das gleichwohl nicht, die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aus ihrer Verantwortung zu entlassen. Verkehrssicherheit geht uns alle an!

Klar ist aber auch: Ein Klima gegenseitiger Partnerschaft wird nicht durch Sanktionen erreicht werden können, sondern benötigt die Einsicht aller. Daher muss Verkehrssicherheitsarbeit weiter dafür sensibilisieren, dass der Straßenverkehr als ein „soziales System“ aufgefasst wird. Eine solche Sichtweise bedeutet, die eigenen Rechte wahrzunehmen, aber nicht darauf zu pochen – und im Zweifelsfall heißt es den Schwächen der Anderen rücksichtsvoll zu begegnen. So ist zum Beispiel im landwirtschaftlichen



Foto: DVR e.V.



Foto: www.pd-f.de / burmm



Fotos: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Ein mitverantwortliches Verhalten, das die Leistungsgrenzen des Verkehrssystems und – wichtiger noch – die der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer anerkennt, erhöht die Verkehrssicherheit. Ohnehin hat rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr keinen Platz. Daher haben wir bisher nicht geduldet – und werden es auch zukünftig nicht dulden –, dass beispielsweise eigene Verkehrsverstöße mit dem Fehlverhalten anderer relativiert werden. Der öffentliche Verkehrsraum steht allen Verkehrsteilnehmern zu – für jede Verkehrsteilnehmerin mit ihren beziehungsweise für jeden Verkehrsteilnehmer mit seinen spezifischen Rechten und Pflichten. Rechtsübertretungen werden wir daher weiterhin konsequent verfolgen und ahnden.

Verkehr Geduld und gegenseitige Rücksichtnahme gefragt, wenn etwa Erntefahrzeuge aufgrund ihrer Länge oder ihrer Überbreite mehr Raum als ihre eigene Fahrspur benötigen. Partnerschaftlich und rücksichtsvoll zu handeln bedeutet auch, vorausschauend zu agieren und so gegebenenfalls das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer mit zu steuern.

Eine solche Verkehrskultur zu initiieren, ist hoher Anspruch und enorme Herausforderung zugleich, da sich viele Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer als selbsternannte Experten davon nicht angesprochen fühlen. Sie „mitzunehmen“ und für Verhaltensänderungen im Verkehr zu gewinnen, bedarf eines langen Atems – und zugleich guter Angebote der Verkehrssicherheitsarbeit!



Kinder Fahranfänger
Erwachsene Mobilität Jugendliche
Verkehrssicherheit
Senioren Fahranfängerinnen junge
Seniorinnen Erwachsene verstehen



Verkehrssicherheit und Mobilität verstehen

Menschen machen Fehler – der überwiegende Teil aller Unfälle ist gänzlich oder zu weiten Teilen auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen.

Verkehrsaufklärung und -ausbildung sind daher nach wie vor wichtig. Allerdings: Eine moderne Verkehrssicherheitsarbeit, die sich als Mobilitätsbildung versteht, vermittelt mehr als Regelwissen. Sie thematisiert von Beginn an auch situationsorientiert-flexibles Verhalten sowie den Verzicht auf Vorrechte, diskutiert die eigene Verkehrsteilnahme und die eigenen Mobilitätsbedürfnisse und integriert nicht zuletzt auch Gesundheits- und Umweltschutzaspekte. Kurzum: Es geht darum, Verkehrssicherheit und Mobilität besser zu verstehen.

Eine besondere Herausforderung besteht in der Verschiedenartigkeit der Zugangswege zu den Adressaten: Bis zum Erwerb der Fahrerlaubnis stehen Angebote zur Verfügung, die in Kindertagesstätten, Schulen und Fahrschulen fest verankert sind und daher obligatorisch „durchlaufen“ werden. Währenddessen ist die Mobilitätsbildung im Erwachsenenalter fast immer freiwillig. Das stellt die im Themenfeld engagierten Akteurinnen und Akteure vor große Herausforderungen, weil sie auf Personen treffen, die viel Routine im Verkehrsalltag und klare Überzeugungen haben, wie man sich verkehrssicher verhält oder welches Verkehrsmittel wofür geeignet ist. Solche Zielgruppen – etwa die beruflichen Vielfahrerinnen und Vielfahrer – machen (Fortbildungs-)Angebote erforderlich, die sich Methoden moderner Erwachsenenbildung bedienen.

Kinder

Situationsanalyse

Im Kleinkindalter sind Verkehrswissen und -verständnis allenfalls rudimentär entwickelt. Bis zum Schulbeginn entwickeln sich dann diese Kompetenzen. Ab einem Alter von etwa sechs Jahren ist ein verkehrsbezogenes Gefahrenbewusstsein vorhanden. Das allerdings bedeutet lediglich, dass Gefahren von Kindern als solche erkannt werden, wenn sie unmittelbar vorhanden und sichtbar sind. Ab einem Alter von etwa acht Jahren entwickelt sich das vorausschauende Gefahrenbewusstsein; mit etwa elf Jahren können Kinder die grundsätzlichen Gefahren des Straßenverkehrs annähernd einschätzen. Dass die Einschätzung von Verkehrssituationen prinzipiell alles andere als einfach – und häufig hoch fehlerbehaftet – ist, zeigt sich beispielsweise auch daran, dass sogar Erwachsene Entfernungen von herannahenden Fahrzeugen oft überschätzen und deren Geschwindigkeiten häufig unterschätzen. Für Kinder ist die Beachtung des Straßenverkehrs zudem besonders schwer, da sie sich von für sie emotional bedeutsamen Personen oder Gegenständen leicht ablenken lassen. Verkehrs- und Verhaltensregeln geraten dann schnell in den Hintergrund. Deshalb sollte, so eine Forderung aus der Wissenschaft, Mobilitätsbildung nicht nur den Erwerb von Verkehrswissen und -regeln beinhalten, sondern auch die Konzentration, die Wahrnehmung und die Motorik fördern.

Handlungsrahmen

Mobilitätsbildung im Elementarbereich basiert zuallererst auf dem Zusammenspiel von Wahrnehmungs- und Bewegungsförderung – denn Wahrnehmungs- und Bewegungskompetenz bilden die Grundlage für die Straßenverkehrsteilnahme. Sukzessive kommen Spiele und Übungen dazu, die einen Bezug zu Verkehrssituationen herstellen. Lernförderlich ist, wenn die Kinder dabei in ihrem Erleben der Welt angesprochen werden – so wie es zum Beispiel die Verkehrspuppenbühnen tun, deren nichtsprachliche Kommunikation Kinder unabhängig von deren Sprachkenntnissen erreicht. Die Einbeziehung von Kinderfahrzeugen (Laufräder, Dreiräder, Roller und so weiter) besitzt für Kinder deshalb eine hohe Faszination, da für sie so eine handelnde Auseinandersetzung mit ihrer Umwelt möglich wird. In sogenannten Jugendverkehrsschulen können Kinder spielerisch die Verkehrswelt simulieren und erleben, wie Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege funktionieren.

Wie Eltern mit Verkehrsregeln umgehen, muss einen weiteren Bestandteil der Mobilitätsbildung von Kindern darstellen. Weil Kinder am „Modell“ ihrer

Eltern oder enger Bezugspersonen lernen, ist deren Vorbildrolle zu thematisieren. Für die elterliche Verkehrsmittelwahl gilt, dass diese ein mitentscheidender Faktor zur Ausbildung späterer Verkehrsmittelpräferenzen ist. Im Kindergarten- und Grundschulalter sind also Kinder und Erwachsene gemeinsam anzusprechen, damit elterliches Verkehrsverhalten möglichst nicht das vorschulische beziehungsweise schulische Engagement konterkariert.



Foto: MEWSV NRW

Foto: LVW NRW

Für die Mobilitätsbildung in der Grundschule gilt, dass die Erstellung von Schulwegplänen eine bewährte Methode ist, um im Idealfall unter Mitwirkung von Kindern und Eltern zu einem sicheren und „schülerfreundlichen“ Schulweg zu kommen. Schulwegpläne sind eine kartographische Abbildung der Schule und ihrer Umgebung, in die sowohl Gefahrenstellen als auch sichere Querungsstellen und günstige Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule eingezeichnet sind. Die Möglichkeit, potenzielle Mängel auf dem Schulweg zukünftig nicht nur per herkömmlicher Papier-Meldung anzuzeigen, sondern auch per Smartphone-App oder per Internet zu melden, erhöht Aktualität und (elterliche) Akzeptanz der Schulwegpläne. Allerdings sind Grundschul Kinder kaum in der Lage, solche Pläne zu lesen. Es ist also wichtig, dass die Eltern dies tun und mit ihren Kindern dann den gewählten Schulweg abgehen und einüben. Einmal mehr steht und fällt der Erfolg dieser (und ähnlicher) Maßnahmen mit der Mitarbeit der Eltern. Gerade deshalb setzt sich beispielsweise das Programm „Sicher zur Schule“ – wie zahlreiche weitere Programme auch – aus Materialien für Kinder und einem begleitenden Elternratgeber zusammen.

Von Interesse ist ferner, dass es nicht bei der Aufstellung eines Schulwegplanes bleibt, sondern dieser auch zu einer (im Idealfall kontinuierlichen) Diskussion mit Straßenbaulastträgern, Schulen und Polizei über gegebenenfalls notwendige Verbesserungsmaßnahmen führt. Solche Diskussionen können auch im Rahmen spezieller Kinderunfallkommissionen vorgenommen werden, von denen derzeit 24 – unter unterschiedlichem Namen – in NRW bekannt sind.

An vielen Grundschulen – und nicht nur dort – sind immer mehr sogenannte Elterntaxis zu beobachten: Eltern fahren ihre Kinder zur Schule beziehungsweise holen sie daraus ab, weil sie die Verkehrssituation für ihre Kinder als unsicher wahrnehmen. Ein Teufelskreis: Immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, weil immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, weil Dabei sinkt der Anteil der Gefährdungen für die Kinder, je weniger Elterntaxis vor der Schule halten. Es gilt also, den Teufelskreis zu durchbrechen – und beispielsweise auch aus schulischem Blickwinkel die Verkehrsmittelwahl der Eltern zu thematisieren. Speziell ausgewiesene „Elternhaltstellen“, die etwas vom Schuleingang entfernt liegen, entzerren zusätzlich den unbedingt notwendigen Verkehr unmittelbar vor der Schule – und geben den Kindern die Chance, zumindest die letzten Meter zur Schule selbständig zurückzulegen.

Zur Mobilitätsbildung in der Grundschule zählt auch die Radfahrausbildung. Dass pro Jahr bundesweit rund 95 Prozent aller Viertklässler die Radfahrprüfung¹¹ ablegen, steht auch für das bewährte Teamwork zwischen Schulen und der örtlichen Polizei – die generelle Zusammenarbeit von Schule und Polizei wird auch in Zukunft Bestand haben. Immer mehr jedoch wird im Rahmen der Radfahrausbildung eine zunehmend mangelnde motorische Fahrradbeherrschung der Kinder deutlich, der mit Programmen der motorischen Radfahrförderung (wie zum Beispiel „Velofit“) entgegengewirkt wird. Da diese Defizite während der Radfahrausbildung allein aber kaum ausgeglichen werden können, gilt auch für die Radfahrausbildung, Kinder und Eltern gemeinsam anzusprechen.

Ungeachtet dessen erfolgt (und festigt sich) Mobilitätsbildung auch in freiem Spiel, bei dem die Kinder sich erproben können. Dazu benötigen sie Orte zum Spielen und sprichwörtlich freien Raum für ihre Entdeckungen. Eine Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern muss auch diese Orte bereitstellen – und darüber hinaus klarmachen, dass die Mobilitätsbildung von Kindern zwar Risiken für sie im Straßenverkehr mindert, grundlegende Entwicklungsgegebenheiten aber nicht überwinden kann. Hier sind die Erwachsenen gefordert, sich auf das kindliche Verhalten im Straßenverkehr einzustellen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir wollen die vom Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Verkehrsministeriums NRW getragene Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ den Kommunen zur Verfügung stellen.
- ➔ Wir befürworten das Engagement von Verkehrspuppenbühnen und ähnlichen Einrichtungen, die die Kinder in ihrem Erleben und Deuten der Welt ansprechen. Auch die spielerische Annäherung an die Verkehrswelt, wie sie etwa in Jugendverkehrsschulen geschieht, ist wichtig.
- ➔ Für die Mobilitätsbildung von Kindern steht eine Vielzahl von Angeboten zur Verfügung. Wir setzen uns dafür ein, diese überblicksartig – und für die Akteurinnen und Akteure einfach abrufbar – zusammenzuführen. Insbesondere für den vorschulischen Bereich werden wir entsprechendes Material eruiieren und, sofern erforderlich, erarbeiten lassen.
- ➔ Wir sehen die Mobilitätsbildung als unverzichtbaren Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrages an – weil die Kinder von heute die Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer und Autofahrer von morgen sind.
- ➔ Wir unterstützen die Aufstellung von (jährlich) aktualisierten Schulwegplänen und regen an, dabei auch moderne Kommunikationsmittel einzusetzen. In Pilotprojekten wollen wir interessierten Schulen und Straßenverkehrsbehörden die Werkzeuge dazu zur Verfügung stellen.
- ➔ Wir rufen die Schulen auf, mit Schulweg-Gehgemeinschaften („Walking Bus“), Elternhaltstellen, den „Verkehrszähmern“ und ähnlichen Projekten dazu beizutragen, die Verkehrssituation im unmittelbaren Schulumfeld zu entzerren.
- ➔ Auf kommunaler Ebene regen wir die Einrichtung von Kinderunfallkommissionen an, die als Bindeglied zwischen Kommunalverwaltung und externen Partnern agieren und eine präventive Verkehrssicherheitsarbeit verfolgen.

¹¹ vgl. Günther, R. & Degener, S. (2009). Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Forschungsbericht VV 02. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

Jugendliche

Situationsanalyse

Mit dem Wechsel von der Grund- zur weiterführenden Schule kommen auf Kinder neue Herausforderungen im Straßenverkehr zu: Abgesehen davon, dass sie ab dem vollendeten zehnten Lebensjahr nicht mehr auf Gehwegen Rad fahren dürfen, fahren sie in der Regel längere Strecken auf neuen, bislang unbekanntem Wegen. Hinzu kommt, dass die (beginnende) Jugendzeit die Zeit der Mutproben ist – die oft auch vor dem Straßenverkehr nicht Halt machen. Diese neue Risikosituation macht sich auch in Zahlen bemerkbar: Die Schulwegunfallzahlen von radfahrenden Kindern und Jugendlichen belegen den für diese Altersgruppe großen Präventionsbedarf, dem die weiterführenden Schulen durch Information und Aufklärung gerecht werden müssen – etwa dadurch, dass die Radfahrausbildung in den Sekundarstufen I und II intensiviert wird.



Foto: www.pdf-idee / pulky

Eine vom damaligen Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen durchgeführte Befragung von weiterführenden Schulen im Regierungsbezirk Münster deutet jedoch an, dass Radverkehrsthemen aufgrund mangelnder Zeit- und Personalressourcen nur vereinzelt im normalen Unterricht aufgegriffen werden oder sich auf Einzelaktionen beschränken (müssen). Deshalb werden, so ein Studienbefund, vor allem diejenigen radverkehrlich-sicherheitslichen Aspekte beziehungsweise Themen herausgegriffen, die singulär behandelbar sind und sich daher einfach(er) in den „normalen“ Unterricht integrieren lassen (zum Beispiel schuleigene Fahrradabstellplätze, das verkehrssichere Fahrrad, Fahrradhelme).¹² Dabei wäre eine fächerübergreifende Auseinandersetzung mit der Integration sozialer Belange und von Gesundheits- und Umweltschutzaspekten erforderlich, damit eine umfassende Mobilitätsbildung gelingen kann.

15- bis 17-jährige Jugendliche sind auch Mofa- und Mopedfahrerinnen und -fahrer. Als „motorisierte Anfängerinnen beziehungsweise Anfänger“ haben sie eine geringe Fahrpraxis. Aufgrund ihres jugendspezifischen Risikoverhaltens neigen sie überdies dazu, eigene Grenzen auszutesten oder gar zu überschreiten – mit der Folge, dass diese Altersgruppe (zusammen mit den 18- bis 24-Jährigen) ein hohes Verunglückungsrisiko im Straßenverkehr aufweist. Pointiert formuliert: Dass Jugendliche schon zu alt für den Radfahrerschein und noch zu jung für den Pkw-Führerschein sind, kann und darf keine Begründung sein, sie bei der Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätsbildung zu übersehen – auch deshalb nicht, weil sich im Jugendalter die Einstellungen zur Mobilität und Verkehrsmittelwahl ausbilden. In dem Modellversuch „Moped mit 15“ wird daher zurzeit in mehreren Bundesländern – ähnlich dem Modellversuch zum Begleiteten Fahren ab 17 Jahren – untersucht, welche Auswirkungen aus einer Absenkung des Mindestalters auf 15 Jahre bei der Fahrerlaubnisklasse AM resultieren.



Foto: DVR e.V.

Handlungsrahmen

Generell gilt, dass an Jugendliche adressierte Aktionen und Maßnahmen häufig ein Problem haben: Sie sind von Erwachsenen konzipiert worden. Die Kommunikation der Inhalte von Erwachsenen an Jugendliche ist allerdings oft nur von mäßigem Erfolg gekrönt, da die Lebenswelten nicht zusammen passen – und deshalb Hinweise, Tipps und Fingerzeige von den Jugendlichen kaum oder gar nicht angenommen werden (können). Ohnehin reicht Prävention durch alleinige Wissensvermittlung und/oder Abschreckung nicht aus, weil Jugendliche aus entwicklungspsychologischen Gründen kaum in der Lage sind,

Risikofaktoren auf die eigene Person zu übertragen. „Mir passiert das nicht“ ist eine häufig geäußerte Überzeugung der Jugendlichen. Peer-Konzepte, die die Lebenswelten der Jugendlichen mit einbeziehen und ihnen auf Augenhöhe begegnen, erscheinen hier erfolgversprechender.

Darüber hinaus sind neue Anspracheformen zu entwickeln, die die für Jugendliche wichtige Suche nach intensiven Erlebnissen und das Austesten von (eigenen) Grenzen ermöglichen. Möglicherweise sind aus der Risikopädagogik bekannte Konzepte nutzbar, in deren Rahmen auch der Umgang mit beziehungsweise das Abwägen von Risiken vermittelt wird.



Foto: www.pd.fde / Robin Kirchner

Ungeachtet dieser konzeptionellen Weiterentwicklung der Mobilitätsbildung muss es auch darum gehen, schulbezogene Konzepte vor Ort gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern, Eltern, Schul- und Straßenverkehrsämtern, Polizeibehörden, der Landesverkehrswacht und ihren angeschlossenen örtlichen Verkehrswachten etc. zu entwickeln und abzustimmen – auch deshalb, weil sich der Einzugsbereich der weiterführenden Schulen deutlich weiträumiger darstellt als bei den Grundschulen. Dabei ist selbstverständlich stets auch in den Blick zu nehmen, mit welchen Verkehrsmitteln die Schülerinnen und Schüler regelmäßig zur Schule kommen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir sehen die Radfahrausbildung als einen unverzichtbaren Bestandteil der Mobilitätsbildung an – und wollen daher die Radfahrausbildung in allen Schulstufen und -formen der weiterführenden Schulen stärken.
- ➔ Wir werden die für die Radfahrausbildung bestehenden Materialien zusammenführen mit dem Ziel, sie für Akteurinnen und Akteure unmittelbar einsetzbar zu machen. Eine landesweite Datenbank vereinfacht die Abrufbarkeit der Materialien.
- ➔ Wir begrüßen es, wenn in Weiterführung der Radfahrausbildung der Sekundarstufe I weiterhin auch Mofakurse angeboten werden. Mit Interesse beobachten wir den Modellversuch „Moped mit 15“, dessen Evaluationsergebnisse wir angemessen berücksichtigen werden.
- ➔ Wir unterstützen Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements.
- ➔ Mit interessierten Pilotschulen wollen wir testen, wie Mobilitätsbildung mit und für Jugendliche als Außendarstellung bzw. Imagefaktor für Schulen gestaltet werden kann.
- ➔ Wir setzen uns weiterhin dafür ein, Aktionen, Materialien und Kampagnen im Themenfeld Verkehrssicherheit und Mobilität gemeinsam mit Jugendlichen zu erarbeiten. Websites oder Blogs, die von Jugendlichen für Jugendliche gestaltet bzw. geführt werden, sind Beispiele dafür.
- ➔ Welche neuen Wege der Mobilitätsbildung von und mit Jugendlichen gangbar sein könnten, werden wir u. a. in einer Fachtagung mit schulfachlichen Beraterinnen und Beratern sowie externen Fachleuten erörtern.

12 vgl. Schreckenberg, D. (2011). Radverkehrsausbildung in der Sekundarstufe I. Ergebnisse einer Befragung weiterführender Schulen im Regierungsbezirk Münster, NRW. Studie im Auftrag der Kommissarischen Geschäftsstelle des Netzwerks Verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster.

Fahranfängerinnen und Fahranfänger, junge Erwachsene

Situationsanalyse

Dass Fahranfängerinnen und -anfänger sowie junge Fahrerinnen und Fahrer (hier definiert als 18- bis 24-Jährige) überproportional gefährdet sind, ist bekannt. Die Hauptunfallursachen dieser Altersgruppe sind das Jugendlichkeitsrisiko und die fehlende Fahrpraxis: Ersteres beschreibt die spezielle Entwicklungssituation dieser Altersgruppe, die die eigene Rolle beziehungsweise Identität finden muss und dazu neue Erfahrungen sowie die eigenen Grenzen sucht. Die Folge davon ist eine insgesamt erhöhte Risikobereitschaft. Das Anfängerrisiko wiederum bedeutet, dass junge Fahrerinnen und Fahrer noch unzureichende Fahrfähigkeiten besitzen – weil Fahren nur durch Fahren gelernt werden kann. Beide Risiken sind die Ursache dafür, dass junge Erwachsene weit überdurchschnittlich häufig verunglücken. Dabei fällt die Altersgruppe verstärkt mit zu schnellem Fahren, zu geringem Sicherheitsabstand und Fahrten unter Alkohol und Drogen auf.



Foto: DVR e.V.

Mit dem Begleiteten Fahren ab 17 und dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger sind bereits Maßnahmen in das bestehende Ausbildungssystem integriert worden, um Lernen unter risikoärmeren Bedingungen zu gewährleisten. Unstrittig ist auch, dass die Fahrschulen in ihrer Ausbildung – obgleich die zeitlichen Möglichkeiten eingeschränkt sind – neben der Vermittlung von Regelwissen und fahrpraktischen Fähigkeiten verstärkt auch das Verkehrsverhalten schulen. Zudem wird der pädagogisch qualifizierten Wissensvermittlung in den Fahrschulen ein immer höherer Stellenwert eingeräumt.

Trotzdem: Gerade weil Fahranfängerinnen und Fahranfänger eine gefährdete wie gefährdende Verkehrsteilnehmergruppe darstellen, ist immer wieder die Frage zu stellen, ob alle Möglichkeiten für eine Gefährdungsreduktion ausgeschöpft werden.

Deshalb beraten Bund, Länder, die Fachleute der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler gemeinsam mit den Fahrlehrerverbänden in einer Arbeitsgruppe, durch welche Maßnahmen die Fahranfängervorbereitung verbessert werden kann.

Handlungsrahmen

Mobil zu sein gehört zum jugendlichen Lebensgefühl. Auch wenn das eigene Auto bei jungen Leuten offenbar leicht an Status verliert, so ist die Fahrerlaubnis-Besitzquote nach wie vor hoch. 87 Prozent der 18- bis 29-Jährigen besitzen eine Pkw-Fahrerlaubnis¹³ – auch, weil sich die jungen Erwachsenen die Option für Auto-Mobilität aufrechterhalten wollen.



Foto: DVR e.V.

Da bei dieser Zielgruppe – aber zweifelsohne nicht ausschließlich bei dieser – allzu oft die Emotionalität über die Vernunft siegt, darf die Verkehrssicherheitsarbeit nicht bloß an die Vernunft appellieren. Freiwillige (schulische wie außerschulische) Angebote mit dem Ziel der Gefahrensensibilisierung sind zweifellos angebracht(er). So können gezielte, freiwillige Fahrsicherheitstrainings dazu beitragen, den jungen Fahrerinnen und Fahrern die Grenzen ihres Fahrzeugs und – wichtiger – der eigenen Fähigkeiten aufzeigen. Dagegen verfolgt das Projekt „Crash Kurs NRW“ eine Gefahrensensibilisierung dahingehend, dass Rettungsfachkräfte, Notfallseelsorgerinnen und -seelsorger sowie Angehörige von Unfallopfern den Verkehrsunfall, dessen Ursachen und dessen oftmals schreckliche Folgen schildern. „Schutzengel“-Projekte setzen demgegenüber gezielt an den Beifahrern an, um über diesen Umweg auf den Fahrer beziehungsweise die Fahrerin Einfluss zu nehmen. Beiden Zugängen gemeinsam ist, dass sie jungen Erwachsenen vor Augen führen, welche Verantwortung sie tragen, sobald sie sich im Straßenverkehr bewegen – nicht nur als Fahrerin oder Fahrer, sondern auch dann, wenn sie als Mitfahrerin beziehungsweise Mitfahrer unterwegs sind.

Unter Motivationsaspekten gilt es zukünftig, auch das jugendliche Interesse an Risiko, Grenzerfahrungen, Freundschaften und Gruppenzugehörigkeiten für die Entwicklung von Verkehrssicherheitsangeboten zu nutzen. Dazu zählt auch, technikaffine Zugangswege einzuschlagen, um Jugendliche mit beziehungsweise in ihren Medien abzuholen – und auch deren Implikationen für die Verkehrssicherheit anzusprechen: Daten aus Österreich etwa deuten an, dass mehr als ein Drittel der Unfälle von jungen Fahrerinnen und Fahrern darauf zurückzuführen sind, dass sie sich durch ihr Smartphone, durch Musik oder durch Mitfahrerinnen und Mitfahrer ablenken lassen.¹⁴



Foto: DVR e.V.

Auch für die Fahrschul Ausbildung gilt, Jugendliche „dort abzuholen, wo sie stehen“. Peer-education-Ansätze sind dafür besonders geeignet, da junge Erwachsene von Personen ihrer (Alters-) Gruppe angesprochen werden und so eine Kommunikation auf Augenhöhe besteht. Peer-Konzepte stellen an die Fahrlehrerschaft neue Herausforderungen, da solche Ansätze in den herkömmlichen Fahrschulunterricht integriert werden müssen, ohne dabei auf andere Unterrichtsinhalte aus Zeitgründen zu verzichten. Eine professionelle Fahrlehreraus- und -fortbildung, die pädagogisch fundiertes Wissen vermittelt, ist nicht nur aus diesem Grund wichtig. Sie ist auch deshalb notwendig, um einen Fahrschulunterricht gestalten zu können, in dessen Rahmen die Fahrschülerinnen und -schüler ihr eigenes Straßenverkehrsverhalten reflektieren können.

Die beim Begleiteten Fahren ab 17 gewonnen Erkenntnisse deuten an, dass sich verlängerte Lernzeiträume positiv auf die Unfallbelastung von jungen Fahrerinnen und Fahrern auswirken. Das richtige „Timing“ für das Begleitete Fahren (mit einer frühen Antragstellung durch die Fahrschülerinnen beziehungsweise -schüler und deren Begleitpersonen sowie eine möglichst kurze behördliche Bearbeitungszeit) ist deshalb von hohem Interesse, um die Begleitdauer und damit die Lernzeit möglichst maximal ausnutzen zu können. Eine Ausweitung der Begleitphase erscheint überlegenswert. Weitergehende sogenannte Mehrphasenmodelle (mit einer zweiten Ausbildungsphase) werden in der eingangs erwähnten Arbeitsgruppe (siehe S. 26) diskutiert.

Was wir wollen:

- Wir unterstützen Projekte, die das eigene Risikoverhalten in den Fokus rücken (zum Beispiel „Crash Kurs NRW“, „Schutzengel“-Projekte).
- Wir setzen weiterhin auf eine freiwillige Verbesserung der fahrpraktischen Fertigkeiten, zum Beispiel durch die verstärkte Teilnahme am Begleiteten Fahren. Auch spezielle, auf die jungen Fahrerinnen und Fahrer zugeschnittene Fahrsicherheitstrainings können einen Beitrag für die Verkehrssicherheit dieser Zielgruppe leisten.
- Wir wollen die bestehenden Anspracheformen der Verkehrssicherheitsarbeit für Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie für Erwachsene weiterentwickeln – und vor allem auch neue, innovative Ansprachen konzeptionieren.
- Wir treten für eine zielorientierte Verlängerung der Ausbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern ein, um die Fahrschulunterrichtsqualität weiter zu steigern.

13 vgl. ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft & Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (2010). Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Bonn und Berlin.

14 vgl. Bartl, G. (2015) Die Ablenkungen der Fahranfänger. Institut allsfuehrerschein.at, Wien.

Erwachsene

Situationsanalyse

Häufig sind erwachsene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Routiniers im Verkehr. Für sie ist die Teilnahme am Straßenverkehr alltäglich; der Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freunden oder zum Sport ist Gewohnheit. Auch einmal gewählte Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelkombinationen werden häufig beibehalten und nur noch selten hinterfragt. Das alles führt dazu, dass Erwachsene ihrer Wahrnehmung nach ein hohes Maß an Erfahrung im Straßenverkehr besitzen. Diese Erfahrung ist zweifellos hilfreich, um gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu meistern oder sie im Idealfall sogar vorab zu entschärfen. Diese Erfahrung bedeutet oft aber auch, dass eigene Regelübertretungen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrt- oder Rotlichtverstöße (glücklicherweise) viel zu oft deshalb gut gegangen sind, weil die übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ihrerseits unfallpräventiv agiert und den Straßenverkehr als soziale Interaktion begriffen haben.



Foto: DVR e.V.

Davon unabhängig muss für Erwachsene das Prinzip des lebenslangen Lernens gelten: Neuregelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (wie etwa das Tempolimit von 30 km/h in Fahrradstraßen oder das Parkverbot auf Schutzstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer), neue Fahrzeugtechniken oder neue Antriebskonzepte machen es notwendig, dazu zu lernen und die eigenen – gegebenenfalls sprichwörtlich eingefahrenen – Verhaltensweisen zu überdenken.

Die Herausforderung in der Ansprache von Erwachsenen liegt darin, dass sie aufgrund ihrer Routine nur selten Weiterbildungsnotwendigkeiten sehen. Hinzu kommt, dass die Gruppe der Erwachsenen relativ heterogen ist: So sollen Wenigfahrerinnen und -fahrer ebenso angesprochen werden können wie Vielfahrerinnen und -fahrer, die im Außendienst oder auf Montage unterwegs sind. Profis wie Lkw- und Bus-Fahrerinnen und -Fahrer, für die die Teilnahme

am Straßenverkehr ihr Job ist, benötigen wiederum eine andere Anspracheform. Auch für erwachsene Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie für erwachsene Fußgängerinnen und Fußgänger ist eine spezielle Ansprache erforderlich.

Handlungsrahmen

Erwachsene Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer können generell über die Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung angesprochen werden. Großflächenplakate und Banner – etwa zum Start eines Schuljahrs – sowie die 235 Plakatständer an Landstraßen, auf denen die NRW-Verkehrswachten für angepasste Geschwindigkeit werben, sind Beispiele dafür. Eine solche Öffentlichkeitsarbeit kann ein Thema bekannt machen, muss aber, da keine Teilzielgruppen unterschieden werden, mit Streuverlusten kämpfen.

Angebote wie Fahrsicherheitstrainings und Fahrsparspartrainings („Eco-Trainings“, „Spritspar-Trainings“) richten sich an Führerscheininhaberinnen und -inhaber. Mobile Formen der Verkehrssicherheitsarbeit, wie sie etwa mit Fernfahrerstammtischen oder – für den Bereich Gesundheitsförderung – mit DocStop und Drive-in-Doctor¹⁵ verfolgt werden, können ein Informations- und Versorgungsnetz für diejenigen Personen bieten, für die die Teilnahme am Straßenverkehr ihr Beruf ist.



Foto: DVR e.V.

Einen zentralen Zugang zu den Erwachsenen eröffnet die betriebliche Verkehrssicherheit, die die Betriebe zunehmend als einen Baustein in ihrem unternehmerischen Bemühen um noch mehr Qualität und Effizienz erkennen. Zahlreiche Untersuchungen zeigen: Mit betrieblich-organisationalen Stellschrauben – etwa einer realistischen und so Zeitdruck vermeidenden Tourenplanung, der Flexibilisierung von Arbeitszeitregelungen oder dem Angebot von Telearbeit („Home

Office“) – kann aktiv Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genommen werden. Auch die Festlegung von Verkehrssicherheit als explizites Unternehmensziel (und unter dieser Zielsetzung erfolgende Dienstbesprechungen und Unterweisungen) wirkt; ebenso wie Schulungen, in denen zum Beispiel das persönliche Risikoverhalten thematisiert wird. Der im Landesbetrieb Straßenbau NRW eingesetzte „Risiko-Parcours Straßenbetriebsdienst“ ist ein Beispiel dafür. Workshops und Verkehrssicherheitszirkel, in denen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in die Entwicklung von Problemlösungen und deren Umsetzung einbezogen werden, sind besonders geeignet, betriebliche Unfälle zu reduzieren.

All das bedeutet nicht nur einen Gewinn für die allgemeine Verkehrssicherheit, sondern lohnt sich auch für die Betriebe, da sich deren Unfall- und Ausfallkosten verringern lassen.



Grafik: Unfallkasse NRW

Eine moderne betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit ist jedoch mehr als die Betrachtung nur verkehrssicherheitlicher Belange. Sie bedeutet auch, sich Fragen der Verkehrsmittelwahl zu stellen und etwa die Bereiche Dienstreisen, Fuhrpark und Mitarbeitermobilität dahingehend zu durchleuchten, wo unter verkehrssicherheitlichen wie betrieblich-monetären Aspekten Optimierungspotenziale liegen. Betriebliches Mobilitätsmanagement rechnet sich – zum Beispiel dadurch, dass betrieblich vorgehaltene Stellplätze verringert und die Kosten für die Dienstwagenflotte gesenkt werden können.

Im Idealfall greifen verkehrssicherheitliche und mobilitätsbezogene Aspekte der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit ineinander – und führen dann beispielsweise dazu, dass feste Arbeitszeiten gelockert werden. Mit einer solchen Öffnung könnte eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens zu Stoßzeiten erreicht werden, da nun auf bestehende Verbindungen des öffentlichen Verkehrs oder auf bereits vorhandene Mitfahrgelegenheiten zurückgegriffen werden kann.

Ungeachtet dessen: Die Zielgruppe der Erwachsenen und deren Lebenssituationen sind vielfältig. Bisher aggregierte Unfallstatistiken über diese Gesamtgruppe verschleiern daher möglicherweise den Blick für – heute noch verborgene – Zusammenhänge. Gezielte(re) Auswertungen nach Altersspannen, Geschlecht und Geschlechtsrollen-Selbstkonzept, nach Ethnien und Kultur, nach Lebens- und Mobilitätsstilen etc. könnten helfen, Bedrohungen für die Verkehrssicherheit zu identifizieren, die bei einer einfachen Betrachtung der Gesamtgruppe nicht ins Blickfeld geraten.

Was wir wollen:

- ➔ Wir betrachten den Straßenverkehr als einen sozialen Raum. Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen mit breiter Streuwirkung sind dazu geeignet, das darzustellen.
- ➔ Wir appellieren an Unternehmen und Betriebe, die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit und das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter zu intensivieren – auch, weil so neue Personengruppen für die Verkehrssicherheitsarbeit erschlossen werden können.
- ➔ Wir setzen uns dafür ein, dass das mobile Informations- und Versorgungsnetz für diejenigen, die die Teilnahme am Straßenverkehr als Beruf haben, beibehalten und weiter ausgebaut wird.
- ➔ Wir regen an, die für die Zielgruppe „Erwachsene“ vorliegenden Unfalldaten gesondert auszuwerten, um so gegebenenfalls zu neuen Ansatzpunkten für die Verkehrssicherheitsarbeit zu kommen.

15 DocStop und Drive-in-Doctor sind medizinische Unterwegsversorgungen, bei der sich niedergelassene Haus- und Fachärzte sowie Kliniken bereit erklärt haben, Fahrerinnen und Fahrer im Idealfall gänzlich ohne Wartezeit zu behandeln.

Seniorinnen und Senioren

Situationsanalyse

Die steigende Anzahl von Älteren im Straßenverkehr ist eine der Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Bei einem Bevölkerungsanteil von 20 Prozent stellen die Seniorinnen und Senioren (über 65 Jahre) in NRW rund zwölf Prozent aller Verletzten, aber etwa 30 Prozent aller Getöteten. Diese Unfallschwere ist sowohl Ausdruck einer erhöhten Verletzlichkeit der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch das Resultat der Verkehrsmittelwahl der Altersgruppe: Seniorinnen und Senioren sind – weil sie im Straßenverkehr vor allem als Fußgängerinnen und Fußgänger sowie als Radfahrerinnen und Radfahrer verunglücken – gefährdet, aber nicht gefährlich.

Studien deuten an, dass die älteren Autofahrerinnen und Autofahrer kaum häufiger als Jüngere verunglücken. Lediglich die Gruppe der über 75-Jährigen ist besonders unfallgefährdet, da mit zunehmendem Alter kognitive und physiologische Einschränkungen einhergehen, die das Unfallrisiko ansteigen lassen. Eine Verschlechterung des Sehvermögens, eine nachlassende Leistungsgeschwindigkeit und eine Überfor-

Handlungsrahmen

Da mit steigendem Lebensalter die Wahrscheinlichkeit für kognitive und physiologische Einschränkungen wächst, gilt es zunächst, den Seniorinnen und Senioren zu verdeutlichen, wie altersbedingte Einschränkungen erkannt werden können, woraus sich möglicherweise erhöhte individuelle Risikokonstellationen ergeben – und wie darauf reagiert werden kann. Zu solchen Informationen gehören unbedingt auch Hinweise über die Wirkung von Medikamenten und Medikamentenkombinationen auf die Fahrtüchtigkeit. Auch Informationen darüber, welche Fahrzeugkonfigurationen und Fahrerassistenzsysteme die Seniorinnen und Senioren unterstützen können, sind notwendig.

Beim Anbieten von Tests zur Fahrtauglichkeit – seien es auf die Zielgruppe zugeschnittene Fahrsicherheitstrainings, spezielle Angebote von Fahrschulen oder wie auch immer geartete freiwillige Fahrtauglichkeitstests – ist zuallererst darauf zu achten, dass solche Angebote sich nicht auf eine Defizit-Perspektive verengen, die von der Sorge um nachlassende körperliche und geistige Fähigkeiten geprägt ist.



Fotos: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Foto: VRS GmbH

derung in komplexen Situationen sind häufig Anzeichen eines altersbedingten Leistungsabbaus. Auch wenn es bei jedem Menschen einen Zeitpunkt gibt, bei dem die Fahreignung nicht mehr gegeben ist, so ist ebenso zu konstatieren, dass dieser Zeitpunkt individuell sehr verschieden ist – der Prozess des Alterns verläuft individuell höchst unterschiedlich. Daher ist die Festlegung eines Stichtages für einen verpflichtenden Gesundheitscheck für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr problematisch. Kurz gefasst: Der Alterungsprozess ist hoch individuell und damit einhergehende Einschränkungen sind es ebenso.

Nicht zuletzt um eine altersbezogene Ungleichbehandlung zu vermeiden, setzen wir uns für verpflichtende Sehtests für alle Führerscheininhaberinnen und -inhaber ein. Sehtests sollen an die Neuausstellung des Führerscheindokumentes alle 15 Jahre – und nicht an das Lebensalter – gekoppelt werden. Hintergrund ist, dass mit zunehmendem Alter die Wahrscheinlichkeit einer Fehlsichtigkeit ansteigt. Sehfehler beziehungsweise Sehschwächen können Personen jeden Alters treffen, so dass eine Adressierung von Sehtests ausschließlich an Seniorinnen und Senioren nicht sinnvoll erscheint. Die seit Jahren unter anderem mit dem Infomobil der Landesverkehrswacht NRW durchgeführten Sehtests lassen erkennen, dass bei solchen freiwillig-anonymen Tests

– über alle Altersgruppen hinweg – nahezu 20 Prozent der Getesteten eine Fehlsichtigkeit aufweisen.¹⁶ Verpflichtende Sehtests sind daher altersunabhängig auszugestalten.

Dass es gerade älteren Pkw-Nutzerinnen und -Nutzern schwerfällt – nicht zuletzt aus Gewohnheitsgründen – auf das Auto zu verzichten, ist nachvollziehbar. Den Seniorinnen und Senioren, die bislang fast ausschließlich das Auto genutzt haben, ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und dessen Einsatzspektrum fremd geworden – und das gilt umso mehr für den ländlichen Raum. Die Nutzung des ÖPNV muss erst wieder erlernt werden. Hier sind Hilfestellungen und Angebote zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich, die sich ausdrücklich an die Gruppe der ungeübten Nutzerinnen und Nutzer richten. Dass die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Nutzung des ÖPNV (zum Beispiel ausreichende Haltestellendichte, Barrierefreiheit) prinzipiell gegeben sein müssen, ist selbstverständlich. Auch deshalb sind flexible Bedienungsformen des ÖPNV von besonderer Bedeutung – vor allem in nachfrageschwachen Räumen, aber nicht nur dort.

Es ist begrüßenswert, dass den Seniorinnen und Senioren, die ihren Führerschein abgeben, von manchen Kommunen oder ÖPNV-Betreibern ein kostenloses ÖPNV-Ticket angeboten wird. Allerdings kann vermutet werden, dass die (nicht so leicht rückgängig zu machende) Abgabe des Führerscheins eine deutliche Barriere darstellt – vor allem dann, wenn sich (bisher) autoaffine Seniorinnen und Senioren auf ein ihnen weitgehend unbekanntes Angebot einlassen sollen. Hinzu kommt, dass der Öffentliche Personennahverkehr gerade in ländlichen Gebieten eine ausreichende Versorgung mitunter nur eingeschränkt gewährleisten kann, so dass der vollkommene Verzicht auf das Auto in diesen Fällen noch schwerer wiegt. Hier erscheint die Entwicklung entsprechender Zwischenstufen von (Schnupper-)Angeboten überlegenswert.

Mobilitätssicherung für Seniorinnen und Senioren bedeutet darüber hinaus auch, den Verkehrsraum an die Belange Älterer anzupassen – das gilt gleichermaßen für die Fahrzeuginfrastruktur wie für die Fußgänger- und Radverkehrsinfrastruktur: So treten Unfallrisiken für ältere Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer überproportional an Knotenpunkten auf, wo sich Vorfahrts- oder Abbiegeunfälle ereignen.

Mit Entzerrungs- und Entflechtungsmaßnahmen (verbesserte Sichtbarkeit, reduzierte Geschwindigkeiten und ähnliches) ließen sich die hier erkennbaren Überforderungseffekte reduzieren. Für eine seniorengerechte Fußgänger- und Radverkehrsinfrastruktur gilt, dass diese nicht nur die alltäglichen Bewegungsrouten von Seniorinnen und Senioren abbildet, sondern dass auch deren Erfahrungen als Fußgängerinnen und Fußgänger beziehungsweise als Radfahrerinnen und Radfahrer in die Infrastrukturgestaltung einfließen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir geben freiwilligen Gesundheitschecks zur Überprüfung der Fahreignung von älteren Autofahrerinnen und -fahrern den Vorzug. Wir wollen die freiwillige Teilnahme von Seniorinnen und Senioren an Fortbildungsmaßnahmen weiter aktiv fördern.
- ➔ Wir setzen uns auf Bundesebene für verpflichtende Sehtests alle 15 Jahre für alle Führerscheininhaberinnen und -inhaber ein.
- ➔ Wir empfehlen den Straßenverkehrsbehörden, im Rahmen von Sonderverkehrsschauen zu prüfen, inwiefern die Gestaltung des Straßenverkehrs auch den Belangen der Leistungsfähigkeit von Seniorinnen und Senioren entspricht.
- ➔ An die Kommunen und die Verkehrsverbünde richten wir den Appell, Angebote zur Nutzung des ÖPNV zu schaffen, die sich speziell an Seniorinnen und Senioren richten und ihnen so Alternativen zu deren Pkw-Nutzung aufzeigen.
- ➔ Wir setzen uns, gemeinsam mit den im Thema engagierten Akteurinnen und Akteuren, zum Ziel, neue Anspracheformen der Verkehrssicherheitsarbeit für Seniorinnen und Senioren zu entwickeln.
- ➔ Wir betrachten die Entwicklung der Unfallzahlen der Seniorinnen und Senioren mit besonderer Aufmerksamkeit.

Medikamente
Verkehrsüberwachung
polizeiliche
Alkohol
Verkehrsüberwachung
Ablenkung
Geschwindigkeit
überwachen
Straßenverkehr
Regeln
Drogen
kommunale
Regelakzeptanz
Verkehrssicherheit



Verkehrssicherheit überwachen

Ein sicheres Gesamtsystem Verkehr benötigt auch die Verkehrsüberwachung – spätestens dann, wenn alle Appelle an ein sozial-rücksichtsvolles Verhalten im Verkehr wirkungslos verhallen.

Kontrollen fördern die Regelbeachtung und führen so zu mehr Verkehrssicherheit. Sie richten sich unter anderem gegen überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer oder auch gegen sichtbehinderndes Parken. Genauso wie nicht überwachte Regeln häufig unbeachtet bleiben, ist die Einhaltung von Regeln auch davon abhängig, ob sie verständlich und allgemein akzeptiert sind. Für die Befolgung von Verkehrsregeln ist deren Akzeptanz zentral. Gerade bei denjenigen, denen es daran mangelt, können Kontrollen die Regelbeachtung fördern.

Die Unfallstatistik illustriert, dass schwere Unfälle überall passieren. Daher werden Kontrollen auch zukünftig nicht nur an Unfallschwerpunkten und sogenannten schutzwürdigen Bereichen (beispielsweise Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheimen) stattfinden, sondern auch in der Fläche realisiert.

Polizeiliche Verkehrsüberwachung

Situationsanalyse

Zur polizeilichen Verkehrsüberwachung gehören alle repressiven polizeilichen Aktivitäten im Verkehrsraum, die die Verkehrssicherheit erhöhen und Umweltbeeinträchtigungen reduzieren: So werden zum Beispiel im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer sowie der Zustand von Verkehrsmitteln (vom Fahrrad bis hin zum Lastkraftwagen) überprüft und die Einhaltung von Verkehrsregeln kontrolliert.

Einer Einschätzung des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) zufolge könnte rund die Hälfte aller Unfälle verhindert werden, wenn sich die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an die geltenden Verkehrsregeln halten würden.¹⁷ Untersuchungen im europäischen Ausland stützen diese Einschätzung: Für den skandinavischen Raum wird geschätzt, dass die Anzahl der Verkehrstoten um 48 Prozent (in Norwegen) beziehungsweise 76 Prozent (in Schweden) reduziert werden könnte, wenn die häufigsten Verstöße gegen Verkehrsregeln verhindert würden.¹⁸



Foto: LVW NRW

Weil die „Spielregeln im Verkehr“ selbstredend für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gelten, richtet sich die Verkehrsüberwachung nicht nur an Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, sondern auch an Radfahrerinnen und Radfahrer sowie an Fußgängerinnen und Fußgänger.

Handlungsrahmen

Besonders erfolgversprechend ist, die Verkehrsüberwachung mit Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention und einer zielgruppenorientierten Öffentlichkeitsarbeit zu kombinieren. Wir werden daher Art und Zweck der Verkehrsüberwachung weiterhin transparent machen, ebenso wie wir zukünftig auch mit partizipativen Maßnahmen die Akzeptanz von Verkehrsüberwachung sicherstellen beziehungsweise erhöhen werden.



Foto: MIK NRW

Eine Verteilung der polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung in der Fläche lässt das subjektive Entdeckungsrisiko ansteigen und trägt dazu bei, dem Eindruck nur punktueller Kontrollen entgegen zu treten.

Darüber hinaus werden wir auch in Zukunft die Möglichkeiten moderner Verkehrsüberwachungstechnik nutzen. So verdeutlicht zum Beispiel ein Strecken- oder Abschnitts-Radar („Section Control“), welches die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs nicht mehr nur an einem Punkt, sondern während einer längeren Wegstrecke misst, dass Tempolimits nicht nur punktuell gelten – und das „System Straßenverkehr“ nur dann sicher und effektiv funktioniert, wenn die Beachtung von Verkehrsregeln dauerhaft ist.

Zur Gewährleistung einer hohen objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit sind polizeiliche Kontrollen mit und ohne Anhalten der Betroffenen erforderlich.

Dialogisch gehaltene Verkehrsüberwachungsmaßnahmen, das heißt das Anhalten der Betroffenen nach dem Verstoß und die Aufklärung über die mit dem Fehlverhalten verbundenen Gefahren, können einen positiven Effekt auf die Akzeptanz der betreffenden Verkehrsregeln sowie für die Kontrolle selbst bewirken. Bei Anhaltekontrollen mit Aufklärungsgesprächen – etwa vor Schulen – kann beispielsweise thematisiert werden, dass in zahlreichen Situationen nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern eine der jeweiligen Situation angemessene Geschwindigkeit entscheidend ist. Falls es gelingt, die Betroffenen in Aufklärungsgesprächen motivierend anzusprechen, sind solche Gespräche besonders Erfolg versprechend.

Ein weiterer Vorteil regelmäßigen Anhaltens liegt darin, dass mehrere Deliktbereiche gleichzeitig überprüft werden können – im Zuge erwähnter Geschwindigkeitskontrollen vor Schulen beispielsweise auch die Sicherung von Kindern im Auto.



Foto: LVW NRW

Besonders risikoreiches Verhalten – wie zum Beispiel aggressives Fahren, rücksichtsloses Rasen und Überholen, Drängeln auf der Autobahn oder illegale Kraftfahrzeugrennen – stehen auch zukünftig im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Diese ist nicht zuletzt auch deshalb von Interesse, weil eine intensive Kontrolltätigkeit das allgemeine Entdeckungsrisiko für Straftäterinnen und Straftäter erhöht und kriminelle Handlungsspielräume reduziert – denn auch Kriminelle nutzen den Verkehrsraum.

Verkehrsüberwachung muss auch dort stattfinden, wo besonders hohe Schäden drohen. Da Verkehrsunfälle im Bereich des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs mitunter besonders schwer ausfallen, wird die Polizei – in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) – diese Fahrzeuge auch weiterhin verstärkt kontrollieren. Hier sind vor allem die Einhaltung der Sozialvorschriften sowie die Ladungssicherung von Interesse.

Was wir wollen:

- Wir werden gezielt gegen grob verkehrswidriges Verhalten (unter anderem „Raser“, „Drängler“) vorgehen.
- Wir tragen auf Bundesebene zur Klärung der Rahmenbedingungen für den Einsatz eines Strecken- oder Abschnitts-Radars („Section Control“) bei. Den in Niedersachsen laufenden Pilotversuch zur „Section Control“ begrüßen wir.
- Wir werden Lkw und Reisebusse weiterhin gezielt kontrollieren, insbesondere bezüglich der Ladungssicherung sowie der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

17 vgl. European Transport Safety Council (1999). Police Enforcement Strategies to reduce Traffic Casualties in Europe. Bruxelles.

18 vgl. ESCAPE (2003). Traffic enforcement in Europe: Effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE consortium.

Kommunale Verkehrsüberwachung

Situationsanalyse

Die kommunale Verkehrsüberwachung leistet mit ihrer Kontrolle des ruhenden wie des fließenden Verkehrs einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit: So erfordert eine effiziente Parkraumbewirtschaftung gezielte Überwachungsmaßnahmen. Die Kontrolle von Bewohnerparkbereichen, Behindertenparkplätzen sowie von Geh- und Radwegen hält diese für den vorgesehenen und berechtigten Personenkreis nutzbar – und hilft darüber hinaus, die Flüssigkeit und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs sicherzustellen. Auch das Freihalten von Engstellen und die Durchsetzung von Haltverboten haben unmittelbaren Bezug zur Verkehrssicherheit, da Staus und Behinderungen – und daraus resultierende mögliche Gefährdungen – vermieden werden.



Foto: DVR e.V.

Die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte können – neben der Polizei – auch die Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und die Befolgung von Lichtzeichenanlagen überwachen. Die Zuständigkeit der Polizei zur Ermittlung und Verfolgung von Verkehrsverstößen bleibt davon unberührt – denn die Befugnis, Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer im fließenden Verkehr zum Zwecke der Verkehrskontrolle anzuhalten, steht nur der Polizei zu.

Die Überwachung des fließenden Verkehrs (Überwachung von Lichtsignalanlagen – „Rotlichtüberwachung“ –, Geschwindigkeitskontrollen) kann in den nordrhein-westfälischen Städten und Gemeinden an allen Gefahrenstellen erfolgen. Gefahrenstellen sind Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen

werden muss. Vielfache Beispiele dafür sind mobile kommunale Tempokontrollen unter anderem vor Kindertagesstätten, vor Schulen, in Tempo 30-Zonen und überall dort, wo überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden. So wird die Verkehrssicherheit in diesen Bereichen erhöht.

Stationäre Anlagen werden sowohl für die Überwachung von „Rotlichtverstößen“ an Lichtsignalanlagen als auch für Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt; letztere haben sich als Instrument zur Entschärfung von Unfallbrennpunkten bewährt. Die Kreisordnungsbehörden sind grundsätzlich befugt, stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Strecken einzurichten. Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Anlagen bleiben dort der Polizei vorbehalten. Geschwindigkeitsbeschränkte Straßenstrecken können darüber hinaus als Gefahrenstellen angesehen werden, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wird.

Handlungsrahmen

Um den größtmöglichen Nutzen für die Verkehrssicherheit zu erzielen, sind polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung vor Ort aufeinander abzustimmen – ohne kommunale Verkehrsüberwachung ist die Gewährleistung von Verkehrssicherheit ausgeschlossen. Ein gemeinsames Vorgehen (von Kommunen und Polizei) bei der Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen ermöglicht den zielgerichteten Einsatz vorhandener Messeinrichtungen; die Veröffentlichung der Messstellen und die Berücksichtigung von Bürgervorschlägen bei deren Auswahl trägt zur Transparenz und Akzeptanz der Geschwindigkeitsüberwachung bei. Auch eine aktiv abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit von Polizei und Kommunen ist der Akzeptanz förderlich.

Auch die kommunalen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung dienen vor allem der Vermeidung von Verkehrsunfällen mit schweren Folgen. Von einer so erreichten Reduzierung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus profitieren die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wesentlich.



Fotos: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Eine kommunale Verkehrsüberwachung, die explizit auch auf die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie von Radfahrerinnen und Radfahrern fokussiert, dient dem Schutz und den Interessen des Fuß- und Radverkehrs. Zugeparkte Geh- oder Radwege, zugestellte „Spielstraßen“ (mit Zeichen 325 der Straßenverkehrs-Ordnung beschil- derte verkehrsberuhigte Bereiche) oder im Kreuzungsbereich oder unmittelbar vor Fußgängerüber- wegen abgestellte Fahrzeuge – all dies sind Verstöße, die den Fuß- und Radverkehr unnötig gefährden und eine Ahndung erfordern. Das gilt auch deshalb, weil eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteil- nehmer im Verkehr gegenseitige Wahrnehmung und Interaktion voraussetzt. Mindestens Sichtkontakt muss möglich sein. Das ist allerdings durch unzuläs- sig zugestellte beziehungsweise zugestellte Flächen häufig unmöglich.

Auch zukünftig werden sich die polizeiliche Überwa- chungstätigkeit und kommunale Verkehrsüberwa- chung im Sinne der Sicherheit der Verkehrsteilneh- merinnen und Verkehrsteilnehmer ergänzen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir empfehlen den Kommunen, durch Ge- schwindigkeitsüberwachungen an Gefahren- stellen das Unfallrisiko weiter zu senken.
- ➔ Wir begrüßen das Engagement der Städte und Gemeinden, im Rahmen ihrer Verkehrsüber- wachung auch für Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs Sorge zu tragen und unzuläs- siges Gehweg- und Radwegparken zu unterbin- den. Parallel werden wir erneut die Öffentlich- keit für dieses Thema sensibilisieren.
- ➔ Wir loten aus, welche Spielräume den Kom- munen offen stehen, um Verkehrsordnungs- widrigkeiten von Radfahrerinnen und Radfahr- ern sowie von Fußgängerinnen und Fußgän- gern zu verhindern.

Geschwindigkeit

Situationsanalyse

Geschwindigkeit ist nach wie vor der „Killer Nr. 1“ im Straßenverkehr: Bei 173 der im Jahr 2014 insgesamt 522 in Nordrhein-Westfalen im Straßenverkehr tödlich verunglückten Personen war überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit unfallursächlich – die Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ steht somit für ein Drittel der Verkehrstoten. Die Hauptunfallursache Geschwindigkeit bedeutet allerdings nicht unweigerlich, dass die bestehenden Tempolimits stets überschritten wurden, sondern ebenso, dass der Unfall vermeidbar gewesen wäre, wenn das Tempo rechtzeitig reduziert worden wäre – hier ist der Terminus „unangepasste Geschwindigkeit“ angesprochen. Vor allem Landstraßen bergen hohe Unfallrisiken, da hier erhöhte Geschwindigkeiten, Gegenverkehr und Überholmanöver zusammenkommen und unterschiedlich schnelle Verkehrsteilnehmergruppen aufeinandertreffen.

Deshalb liegt ein Schwerpunkt der Verkehrsüberwachung im Bereich der Hauptunfallursache Geschwindigkeit – auch, weil Geschwindigkeit immer einen entscheidenden Einfluss auf die Unfallschwere hat.



Foto: DVR e.V.

Handlungsrahmen

Mit Schwerpunkteinsätzen wie dem 24-Stunden-Blitz-Marathon begegnen Polizei und Kommunen gemeinsam der Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“. Schwerpunkteinsätze – etwa solche, die sich ausschließlich an Motorradfahrerinnen und -fahrer richten – sind zielführend, um die Unfallursache überhöhte Geschwindigkeit auch bei speziellen Zielgruppen anzugehen.



Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Darüber hinaus lassen sich verkehrssicherheitliche Gewinne möglicherweise auch dadurch erreichen, dass die bisherigen Tempo 30-Zonen deutlich größer gefasst werden und beispielsweise stadtweit ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h gilt. Hier sind allerdings noch Fragen offen – etwa, ob sich durch solche Maßnahmen die Verkehrsströme möglicherweise verändern, ob die zu beachtenden baulichen Standards anders ausgestaltet sein müssen und wie die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf größer dimensionierte Tempo 30-Zonen reagieren beziehungsweise sich in ihnen verhalten. Um diesbezüglich zu gesicherten Erkenntnissen zu gelangen, wird Nordrhein-Westfalen entsprechende Modellversuche von Kommunen unterstützen.

Die Einhaltung der sogenannten Einheit von Bau und Betrieb bei Landstraßen bedeutet, schmale und kurvige Landstraßen auch mit einem entsprechenden Tempolimit zu versehen. Ein solches Tempolimit bildet einerseits die örtlichen Bedingungen, sonstige Gegebenheiten und die Unfalllage ab, und stimmt andererseits auch mit dem visuellen Eindruck der Straßenverkehrssituation überein – es ist somit nachvollziehbar.



Foto: LWV NRW

Foto: DVReV

Exakt deshalb erscheint auch ein generelles Tempolimit auf Autobahnen wenig zielführend – weil starre Lösungen in Zeiten intelligenter Verkehrssteuerung überholt erscheinen. Starre Lösungen werden nur eingeschränkt akzeptiert, oder es bedarf eines hohen Überwachungsaufwandes zu ihrer Durchsetzung. Situationsangepasste – an Wetter, Verkehrssicherheits- oder Unfalllage ausgerichtete – Systeme werden besser befolgt. Daher ist anlassbezogenen und differenzierten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen der Vorzug zu geben. Unangepasste hohen Fahrgeschwindigkeiten auf Autobahnen kann mit einer (erneuten) Sensibilisierung für die „Richtgeschwindigkeit 130 km/h“ begegnet werden. So ließe sich auch eine Homogenisierung des Verkehrsflusses anstoßen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir werden weiterhin im Rahmen der Bekämpfung der Hauptunfallursache „zu schnelles Fahren“ mit Schwerpunkteinsätzen wie zum Beispiel Blitz-Marathons und ähnlichen Aktionen gegen Geschwindigkeitsübertretungen vorgehen.
- ➔ Wir werden in Nordrhein-Westfalen Modellversuche unterstützen, die die Auswirkungen von Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften untersuchen.
- ➔ Wir rufen die Straßenverkehrsbehörden dazu auf, zu überprüfen, ob die auf schmalen und kurvigen Landstraßen geltenden Tempolimits auch die besonderen Gefährdungen dieses Straßentyps abbilden – vor dem Hintergrund unserer Zielsetzung, auch die Zahl der Schwerverletzten zu verringern.
- ➔ Wir bevorzugen auf Autobahnen – nicht zuletzt aus Akzeptanzgründen – streckenbezogene oder anlassbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Alkohol, Drogen und Medikamente

Situationsanalyse

Die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle ist in den letzten Jahren zurückgegangen – dies lässt den Schluss zu, dass immer weniger Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. In Zahlen ausgedrückt ereigneten sich 2014 jedoch immer noch 6.733 Unfälle in Nordrhein-Westfalen, die auf die Hauptunfallursache Alkohol zurückzuführen waren. Darüber hinaus ist von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen: Schätzungen zufolge wird nur eine von 600 Fahrten unter Alkohol entdeckt.¹⁹

Keine neue Erkenntnis ist, dass Drogen und Straßenverkehr ebenfalls nicht zusammenpassen. Dennoch ereigneten sich 1.111 Unfälle in 2014, die auf Drogenkonsum zurückgeführt werden konnten. Diese Zahl nimmt – anders als bei Alkohol – zu. Ursächlich dafür ist vermutlich eine Aufhellung des Dunkelfeldes: Seit dem Jahr 2010 stehen verbesserte Detektionsmöglichkeiten in Form von Drogenvortestgeräten für Speichel und Urin zur Verfügung; auch das Aus- und Fortbildungsengagement der Polizei zur Drogenerkennung im Straßenverkehr spiegelt sich in diesen Zahlen wider. Gleichwohl gilt immer noch, die Dunkelziffer nicht zu unterschätzen: Überschlägig sollen bundesweit ca. 100.000 Fahrerinnen und Fahrer regelmäßig unter Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen.²⁰

Während Alkohol und Drogen das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs ausschließen, ist die Einnahme von Medikamenten manchmal erst die Voraussetzung dafür, dass Patientinnen und Patienten wieder in der Lage sind, am Straßenverkehr teilzunehmen. Auch wenn Medikamente in zahlreichen Fällen leistungsbehebende Beschwerden mindern und so die Fahrtüchtigkeit verbessern, ist es ebenso möglich, dass die Leistungsfähigkeit durch die Medikation beeinträchtigt wird. Dies kann etwa bei der Einnahme von Schmerz- und Beruhigungsmitteln, Antidepressiva oder Schlafmitteln der Fall sein.²¹ Wechselwirkungen von Alkoholkonsum und Medikamenteneinnahme sind besonders kritisch. In Zeiten einer alternden Bevölkerung wird es zunehmend wichtiger, den Zusammenhang zwischen Medikamenteneinnahme und Fahrtüchtigkeit zu thematisieren.

Handlungsrahmen

Für die Prävention von Alkoholunfällen gilt, dass die Kombination von repressiven und informativen Maßnahmen die besten Chancen auf Erfolg verspricht. Konkret bedeutet das zum einen, dass wir durch intensive Kontrollen die wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit weiter hoch halten werden – um diejenigen abzuschrecken, die nach Alkoholkonsum regelwidrig am Straßenverkehr teilnehmen. Zum anderen ist die Gruppe der alkoholisierten Fahrerinnen und Fahrer durch informativ-aufklärende Maßnahmen anzusprechen. Es muss insgesamt deutlich werden, dass Fahren unter Alkoholeinfluss keineswegs ein Kavaliersdelikt darstellt und ausnahmslos als inakzeptabel beurteilt wird. Das gilt selbstverständlich auch für das Radfahren unter Alkoholeinwirkung. Bei den hierauf zurückzuführenden Unfällen gefährden sich vor allem die Radfahrerinnen und Radfahrer selbst schwer.

Ein ähnliches Vorgehen erscheint auch für den Problembereich „Fahren unter Drogeneinfluss“ notwendig. Im Unterschied zu den Promillegrenzwerten ist die Drogenproblematik allerdings facettenreicher, da es sehr unterschiedliche Wirkstoffe gibt, die durch differenzierte Verfahren festgestellt werden müssen. Die Festlegung strenger, wissenschaftlich belegter Grenzwerte stärkt jedoch die Sanktionsgewissheit – und damit auch die Regelbefolgung.



Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Für Arzneimittel existieren keine klaren Grenzwerte. Ob die Verkehrstüchtigkeit durch Medikamente negativ beeinflusst wird, können Patientinnen und Patienten nur schwer beurteilen, da Warnhinweise auf den Beipackzetteln oft zu ungenau sind. Daher benötigen alle Beteiligten (Ärztenschaft, Apothekerschaft, Patientinnen und Patienten) Informationen, die verständlich, leicht zugänglich und hilfreich sind, um Medikamenteneinnahme und Verkehrsverhalten, sofern notwendig, aneinander anpassen zu können – etwa dadurch, dass ein weniger beeinträchtigendes Mittel ausgewählt wird. Das EU-Projekt DRUID hat ein Klassifizierungssystem für Medikamente hinsichtlich potenzieller Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit erstellt; auch das Portal „Medikamente und Straßenverkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) stellt Informationen bereit.²²

Was wir wollen:

- ➔ Wir werden Alkohol- und Drogenkontrollen weiterhin konsequent durchführen und gegebenenfalls intensivieren.
- ➔ Wir setzen uns langfristig für eine rechtliche Regelung ein, die bei Verkehrsunfällen Alkohol- und Drogentests obligatorisch macht.
- ➔ Wir plädieren für die Einführung einer beweis-sicheren Atemalkoholprobe im Bereich der Verkehrsstrafen.
- ➔ Zur Prävention von Unfällen alkoholisierter Radfahrerinnen und Radfahrer setzen wir uns für die Festsetzung einer Promillegrenze von 1,1 ‰ (Tatbestand der Ordnungswidrigkeit) für Radfahrerinnen und Radfahrer ein. Wir unterstützen entsprechende Forderungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2015 und der Deutschen Verkehrswacht.
- ➔ Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Länder und externen Fachleuten wird eruiert, unter welchen Voraussetzungen eine alkoholsensible Wegfahr-sperre (Alkolock) sinnvoll ist.
- ➔ Wir werden über die Gefahren des Fahrens unter Drogeneinfluss informieren – etwa dadurch, dass wir über die hohe Individualität von Drogenwirkungen und deren Abbauzeiten aufklären.
- ➔ Wir begrüßen die Einführung eines Informations-systems für Ärzte- und Apothekerschaft sowie für Patientinnen und Patienten, das über mögliche Auswirkungen von Medikamen-ten (und von Medikamenten-Wechselwir-kungen) auf die Fahreignung informiert.

19 vgl. Vollrath, M. & Krems, J. (2011). Verkehrspsychologie. Ein Lehrbuch für Psychologen, Ingenieure und Informatiker. Stuttgart: Kohlhammer.

20 vgl. Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (B.A.D.S., 2011). Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Eine Informationsschrift. Hamburg.

21 So können z. B. Schlaf- oder Narkosemittel das Risiko für einen Verkehrsunfall auf fast das Doppelte erhöhen. Vgl. Glas, I. (2010). Arzneimittel im Straßenverkehr. Mehr Sicherheit durch gute Beratung. Pharmazeutische Zeitung online, Ausgabe 45/2010.

22 Die Projektergebnisse von DRUID sind unter www.druid-project.eu veröffentlicht. Das DVR-Portal ist unter www.dvr.de/medikamente abrufbar.

Ablenkung im Straßenverkehr

Situationsanalyse

Die Unfallursache Ablenkung – hier verstanden als körperlich-geistige Wegwendung von der Hauptaufgabe der (sicheren) Verkehrsteilnahme – ist in den Unfallstatistiken nicht separat aufgeführt. Schätzungen zufolge ist gleichwohl etwa jeder achte bis zehnte Unfall darauf zurückzuführen. Für Nordrhein-Westfalen wären also knapp 60.000 Unfälle durch Ablenkung verursacht.

Diese Ablenkung kann ungewollt durch unvorhergesehene, nicht verkehrsbezogene Ereignisse erfolgen – meist jedoch geschieht sie durch „straßenverkehrs-fremde“ Handlungen, die vermeidbar gewesen wären. Für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer ist unter anderem der Kopfhörer ein Unfallrisiko – weil Musik oder (per Freisprecheinrichtung geführte) Gespräche das Gehör „belegen“ und somit Aufmerksamkeit beanspruchen, so dass herannahende Fahrzeuge oft nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Gerade wenn Fahrzeuge – nicht zuletzt auch Straßen- oder Stadtbahnen – kreuzen oder queren, führt dies zu gefährlichen Situationen.

jede beziehungsweise jeder Dritte Kurznachrichten und schreibt ein Fünftel Textnachrichten während der Fahrt. Mehr als die Hälfte der Befragten stellen während der Fahrt ihr Ziel im Navigationsgerät ein.²³ Für viele Personen wird das Fahren mehr und mehr zur Nebensache – und das, obwohl ein Fahrzeug bei 50 km/h knapp 14 Meter und bei 100 km/h fast 28 Meter pro Sekunde zurücklegt.

Mit dem Einzug von weiterem „Infotainment“ in das Fahrzeug (Audio-Streaming, Mobilkommunikation mit E-Mail, Kalenderfunktion, sozialen Netzwerken, Nachrichtenticker und so weiter) verschärft sich der Trend zu mehr Ablenkung weiter.

Handlungsrahmen

Informations- und Aufklärungsmaßnahmen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer können illustrieren, wie sich Ablenkung auswirkt. Ansprechende Aktionen können zum einen darauf hinweisen, welche Geschwindigkeiten und Bremswege Fahrzeuge erreichen beziehungsweise benötigen und zum anderen verdeutli-



Fotos: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Häufige Ablenkungen in Fahrzeugen sind die Nutzung von Kommunikations- und Informationstechnologien während der Fahrt (Navigationsgerät, Mobiltelefon, MP3-Player und ähnliches), angeregte Gespräche oder das Festhalten, Suchen oder Auspacken von Gegenständen aller Art. Einer Befragung von Autofahrerinnen und Autofahrern in Deutschland, der Schweiz und Österreich zufolge telefonieren 40 Prozent der Befragten ohne Freisprecheinrichtung, liest

chen, welche schweren Konsequenzen ein Unfall in der Regel hat. Im Idealfall sind in derartige Maßnahmen auch betriebliche Verkehrssicherheitsaktionen integriert – die etwa den Fahrerinnen und -fahrern von betrieblich genutzten Fahrzeugen aufzeigen könnten, dass Blickkontakt mit Passanten bedauerlicherweise nicht automatisch bedeutet, dass letztere die Fahrzeuge auch rechtzeitig wahrgenommen haben.

Pkw entwickeln sich immer mehr zu einem Knoten im mobilen Internet; insbesondere mit der tiefgehenden Integration von Smartphones (und deren Funktionen) ins Auto. Aus den damit ins Auto kommenden Fahrerassistenz- und Fahrzeitoptimierungssystemen (zum Beispiel Routenplanung, Parkplatzsuche) könnten sich prinzipiell Gewinne sowohl für die Verkehrssicherheit als auch für eine situationsangepasste Verkehrsmittelwahl erreichen lassen. Denkbar ist allerdings ebenso, dass der mobile Zugang zu Internet, sozialen Netzwerken oder – allgemeiner – zu Informationen, die bislang nur stationär abrufbar sind (etwa die Daten im eigenen Büro oder Unternehmen), die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst, da die Fahraufgabe womöglich in den Hintergrund gerät.

Hier gilt für uns: Bei der Nutzung von mobilfunk- oder internetbasierten Funktionen im Auto muss die Verkehrssicherheit an oberster Stelle stehen. Aufklärungsmaßnahmen illustrieren, wie sich Ablenkung auswirkt – etwa in Bezug auf die Reaktionszeit(-verlängerung) oder hinsichtlich der Blickfixation, die auf dem entsprechenden Display und eben nicht auf der Straße ruht. Im Idealfall sind diese Ansprachen situations-, Zielgruppen- und gerätespezifisch. Polizeiliche Schwerpunktaktionen zum „Handyverbot“ stützen die Botschaft, dass die Fahraufgabe Priorität hat. Diese kann auch mit betrieblichen Regelungen, welche das Telefonieren in dienstlichen Fahrzeugen strikt untersagen, unterstützt werden.

Auch Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten von Mobilfunk und Internet im Auto, gegebenenfalls in Abhängigkeit des Fahrmodus, müssen möglich sein – zumindest so lange, bis hochautomatisierte Fahrfunktionen (im Sinne von Fahrerassistenzsystemen) die Fahrerinnen und Fahrer so entlasten, dass deren dauerhafte Überwachung der Verkehrssituation nicht mehr notwendig ist. Damit allerdings ist mindestens die Stufe des hochautomatisierten beziehungsweise autonomen Fahrens angesprochen, deren Realisierung Fachleute ab dem Jahr 2020 annehmen.



Was wir wollen:

- ➔ Wir begrüßen Aktionen, die auf die Gefahren von Ablenkung hinweisen. Wir wollen insbesondere für die Gefahren sensibilisieren, die aus der Nutzung von mobilfunk- und internetbasierten Funktionen während der Fahrt resultieren (E-Mails schreiben, in sozialen Netzwerken kommunizieren etc.).
- ➔ Wir werden intensiv gegen die verbotswidrige Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer vorgehen und Verstöße entsprechend sanktionieren.
- ➔ Wir werden bei Unfällen mit Personenschaden oder Verkehrsstraftaten das Mobiltelefon routinemäßig zum Zwecke der Unfalluntersuchung sicherstellen, wenn der Verdacht besteht, dass das Mobiltelefon beim Unfall eine Rolle gespielt haben könnte.
- ➔ Wir wollen auf Bundesebene eine Neufassung des § 23 StVO, der u. a. den Umgang mit dem Mobiltelefon im Fahrzeug definiert, initiieren. In dieser Neufassung ist der aktuelle technische Entwicklungsstand abzubilden und festzulegen, wie Zuwiderhandlungen praxisnah nachgewiesen werden können. Wir unterstützen die entsprechende Forderung des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2015.

23 vgl. Kubitzki, J. (2011). Ablenkung im Straßenverkehr. Die unterschätzte Gefahr. Stand der Forschung und Ergebnisse einer Repräsentativbefragung von Autofahrern in Österreich, der Schweiz und Deutschland. München: Allianz AG.

Regeln und Regelakzeptanz

Situationsanalyse

Regelverstöße stellen allzu oft bewusst-beabsichtigtes Handeln dar. Sie sind in aller Regel kein Versehen und werden daher von den Handelnden auch nicht als Fehler wahrgenommen. Sofern Regelverstöße keine unerwartet gravierenden Folgen haben, gelten sie als Petitesse.

Die bei Weitem häufigsten Regelverletzungen von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern stellen Geschwindigkeitsübertretungen dar. Die davon ausgehenden Gefährdungen werden – obwohl das Tempo immer auch die Schwere der Unfallfolgen mitentscheidet – als gering und die Übertretungen daher als unerheblich eingeschätzt. Zudem siegt häufig der (vermeintliche) Gewinn aus zu schnellem Fahren über die Furcht, dadurch aufzufallen.

Regelverstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern betreffen häufig das Fahren auf „falschen“ Flächen (zum Beispiel dem Gehweg), in falscher Richtung, die Nichtbeachtung von Verkehrsregeln sowie Fahren unter Alkoholeinfluss. Bei den Fußgängerinnen und Fußgängern dominieren „Rotlichtverstöße“ sowie falsches Verhalten beim Überqueren von Straßen abseits von Querungsstellen.

Handlungsrahmen

Mitunter scheint es, als würden Verkehrsregeln nur eingehalten, weil ansonsten Strafen drohen. Dabei bieten Regeln den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern Unterstützung, weil sie das Verhalten der Einzelnen kalkulierbar machen. Das ist vor allem deshalb wichtig, weil Verkehrssituationen in aller Regel durch das Handeln mehrerer Verkehrsteilnehmerinnen beziehungsweise -teilnehmer geprägt sind.

Inwieweit eine Verkehrsregel befolgt oder gebrochen wird, hängt neben der Regelkenntnis (Stichwort: Wissen) davon ab, ob die Regel bemerkt werden kann (Stichwort: Wahrnehmung) und sie für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar ist (Stichwort: Akzeptanz). Eine überbordende Beschilderung („Schilderwald“) führt zu einer Überforderung der Wahrnehmung. Regeln werden gebrochen, weil deren Anordnung schlichtweg übersehen wird. Genau daran setzen SimplyCity-Konzepte an, die illustrieren, welches Potenzial besteht, den Verkehrsraum unter anderem von unnötigen Verkehrszeichen zu befreien.²⁴ Nachvollziehbarkeit bedeutet, dass

Verkehrsregeln und Situationsgestaltung möglichst nicht „auseinanderfallen“ sollten, da Trassierungs- und Gestaltungselemente für die Regeleinhaltung ebenfalls von hoher Wichtigkeit sind. Bildlich formuliert: Tempolimits werden auf breiten Straßen mit einer Straßengestaltung, die schnelles Fahren nahelegt, vermutlich gehäuft missachtet. Ebenso wie Radfahrerinnen und Radfahrer kaum auf benutzungspflichtigen Radwegen fahren werden (wollen), wenn diese nicht mindestens elementaren Komfortkriterien genügen. Die sogenannte Einheit von Bau und Betrieb im Sinne einer erkenn- und begreifbaren Infrastruktur erhöht die Regelakzeptanz.



Foto: DVR e.V.

Deren weitere Verbesserung lässt sich erreichen, wenn überdies rückgemeldet wird, wie die Mehrheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer agiert.



Foto: LWW NRW

Deshalb zielen die NRW-Blitz-Marathons nicht nur auf die Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“, sondern kommunizieren stets auch, wie sich die Mehrzahl der Autofahrerinnen und -fahrer an diesem Tag bei Tempolimits verhält. In Zahlen ausgedrückt: Bei den zwei NRW-Blitz-Marathons des Jahres 2014 kontrollierte die Polizei landesweit insgesamt ca. 1,5 Mio. Autofahrerinnen und -fahrer, von denen rund 46.000 zu schnell fuhren. So wird deutlich, dass die Zahl der Geschwindigkeitsverstöße zwar zahlreich ist, sie aber gleichwohl für die Mehrheit der Fahrzeugführerinnen und -führer offenbar keine Option darstellen.

Unter dem Blickwinkel der Regelakzeptanz gilt, dass Beschränkungen, die angeordnet werden, eine nachvollziehbare Berechtigung haben müssen. Plakativ ausgedrückt: Schilder sollen helfen, nicht verwirren. In allen anderen Fällen sind die allgemeinen Verkehrsregeln der Straßenverkehrs-Ordnung ausreichend.

Weil Regeln und Verbote nicht automatisch Verkehrssicherheit schaffen, kommt dem eigenverantwortlichen Handeln eine besondere Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir daher jeder Radfahrerin und jedem Radfahrer nachdrücklich, einen Fahrradhelm zu nutzen. Dass Fahrradhelme die Folgen von Unfällen mildern und vor schweren Kopfverletzungen schützen können, ist unstrittig. Eine Helmpflicht erscheint uns nicht prioritär, um das Radfahren insgesamt sicherer zu machen. Hierzu zählen vielmehr die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur und die weitere Optimierung der Serviceleistungen rund ums Rad.

Gleichwohl: Wo Appelle an die Eigenverantwortung und das Urteilsvermögen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht mehr greifen, müssen Verkehrsregeln und deren Überwachung einsetzen.



Foto: www.pd-f.de / Mathias Kutt



Foto: DVR e.V.

Was wir wollen:

- ➔ Wir wollen den Abbau des „Schilderwaldes“ und setzen auf eine systematische Überprüfung der Verkehrszeichen im Hinblick auf ihre Erforderlichkeit.
- ➔ Wir werden in zahlreichen Aktionen thematisieren, dass Verkehrsregeln für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gelten – und werden diese Aktionen gleichermaßen an Autofahrerinnen und Autofahrer wie an Radfahrerinnen und Radfahrer und auch an Fußgängerinnen und Fußgänger adressieren.
- ➔ Wir werden im Rahmen der Verkehrsüberwachung auch Regelübertretungen von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie von Fußgängerinnen und Fußgängern verfolgen, um diese auf ihr mangelndes Unrechts- und vor allem fehlendes Gefahrenbewusstsein hinzuweisen.

Elektromobilität
Mobilität
Kooperation
Organisation
Raumstrukturen
Pedelecs
verkehrssparsame
Radverkehr Fußverkehr
managen Personennahverkehr
Öffentlicher Carsharing



Mobilität managen

Wir leben in einer arbeitsteiligen Gesellschaft, die ohne Mobilität nicht funktioniert. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Freizeit – all diese Aktivitäten sind mit der Ortsveränderung von Personen und Gütern verbunden. Angesichts der vorhandenen – und weiter wachsenden – Mobilitätsansprüche liegt eine Herausforderung darin, den Verkehr auch zukünftig möglichst verkehrssicher, effizient und umweltschonend zu gestalten. Vor allem auch deshalb, weil das Auto auf absehbare Zeit für viele Menschen ihr Hauptverkehrsmittel bleiben wird.

Angesichts einer bereits jetzt hoch belasteten Infrastruktur kann die Gewährleistung von (mehr) Verkehrssicherheit einerseits und kann die Sicherung von Mobilitätsansprüchen andererseits nur dann gelingen, wenn sowohl integrative als auch innovative Lösungen verfolgt werden.

Unter Verknüpfungsaspekten ist beispielsweise die Erschließung der bisher nur unzureichend genutzten Potenziale des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Personentransports zu nennen. Wo immer sie sich anbieten, und nachgefragt werden, müssen Möglichkeiten zum Umstieg oder zum Mitfahren geschaffen werden. Wohnortnahe Versorgungsstrukturen vermeiden nicht nur motorisierten Individualverkehr und sind deshalb ein Plus für die Verkehrssicherheit – sie sind auch unabdingbar für Bevölkerungsgruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Diffusion der Informations- und Kommunikationstechnik in den Alltag der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ermöglicht innovative Lösungen dahingehend, dass intermodale Mobilitätskonzepte etabliert werden können.

Kurzum: Eine Herausforderung der Zukunft wird darin liegen, nicht nur den Verkehr zu bewältigen, sondern Mobilität zu managen.

Verkehrssparsame Raumstrukturen

Situationsanalyse

Wohnortnahe Versorgungsstrukturen reduzieren den motorisierten Individualverkehr und können über diesen Weg zu einer Verringerung der Unfallzahlen führen. Raumplanung kann an einer stadtverträglichen Mobilitätsgestaltung mitwirken: So eröffnet etwa eine auf Distanzreduzierung fokussierende Raum- und Siedlungsentwicklung prinzipiell die Möglichkeit, Wege vermehrt zu Fuß oder mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln zurückzulegen. Raumplanung, die an der Schnittstellengestaltung von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr ansetzt – indem beispielsweise neue Siedlungsbereiche prioritär an bestehenden ÖPNV-Achsen ausgewiesen werden – macht Fahrten mit motorisierten Individualverkehrsmitteln weniger zwingend.



Fotos: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Die Berücksichtigung einer raumplanerischen Perspektive ist für die NRW-Agglomerationsräume besonders wichtig. Zum einen müssen hier Lösungen zur Entlastung der überbeanspruchten Straßeninfrastruktur gefunden werden, so dass Platz für die Anteile des Kfz-Verkehrs geschaffen wird, die nicht verlagerbar und für den Wirtschaftsverkehr funktionsrelevant sind. Zum anderen wird ein verkehrssicherer und stadtverträglicher Verkehr mehr und mehr zu einem Standortfaktor – Angebotsverbesserungen des öffentlichen Verkehrs sind für das ökonomische Wohlergehen einer Stadt ebenso wichtig wie die Erhaltung oder Erhöhung der Verkehrsqualität des Pkw-Verkehrs.²⁵

Handlungsrahmen

Für die Kommunen gilt es, in ihrem Bemühen um mehr Verkehrssicherheit auch auf ihre raumplanerischen Handlungsspielräume zurückzugreifen – etwa dadurch, dass die Kommunen durch Flächennutzungskonzeptionen, durch wohnortnahe Versorgungskonzepte oder Elemente der Bauleitplanung deutlich stärker rahmengebend wirken zugunsten einer „Stadt der kurzen Wege“.

Kooperationen auf der Ebene der Fachplanungen liefern einen zusätzlichen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit, wenn gemeinsam prozess- und kooperationsorientierte Mobilitätspläne aufgestellt werden. Dann wird eine Planung für nachhaltige urbane Mobilität²⁶ möglich. Solche nachhaltig urbanen Mobilitätspläne (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) sind ein Instrument, das die Integration anderer kommunaler Planungs- und Politikbereiche berücksichtigt und zugleich die Beteiligung von lokalen Akteuren und Bürgern beinhaltet.



Foto: VRS GmbH

25 vgl. z.B. Technische Universität München & MAN (2013). What Cities Want. Wie Städte die Mobilität der Zukunft planen. München.

26 Eine nachhaltige Mobilität möchte die Mobilität erhalten und die Güterversorgung sichern, ohne dass der so verursachte Verkehr Mensch und Umwelt langfristig übermäßig belastet. (vgl. dazu z.B. die Themenseite „Nachhaltige Mobilität“ des Umweltbundesamtes unter www.umweltbundesamt.de).

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität

Was wir wollen:

- ➔ Wir fühlen uns dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ verpflichtet – wie bereits im NRW-Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität skizziert.
- ➔ Die Kommunen sind aufgefordert, ihre Verkehrsentwicklungsplanung an einer wettbewerbsfähigen und ressourceneffizienten Mobilität in der Stadt zu orientieren.
- ➔ Wir werden – unter Führung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW – eine Beratung von Kommunen in Bezug auf die Erarbeitung von nachhaltigen kommunalen Mobilitätsplänen (SUMP) anbieten.

Fußverkehr

Situationsanalyse

Dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer stellen, ist häufig nicht sichtbar. Gleichwohl: Jeder ist irgendwann Fußgängerin beziehungsweise Fußgänger, einmal für eine längere, mitunter für eine kürzere Zeitdauer. Autofahrerinnen und Autofahrer gehen in der Regel zu ihrem (parkenden) Fahrzeug. Für den Öffentlichen Personennahverkehr ist der Fußverkehr deshalb unverzichtbar, weil nahezu jeder Fahrgast vor oder nach der Reise als Fußgängerin oder Fußgänger unterwegs ist. Selbst Fahrradfahrten beginnen oder enden meist mit einem kurzen Fußweg. Fußverkehr ist also Basismobilität.



Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Der „Umstieg“ auf die eigenen Füße schafft Platz für notwendige Verkehre. Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang einzuräumen, erhöht die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus steigt mit zunehmendem Fußverkehr die Qualität des öffentlichen Raums – Gehen vernetzt und belebt die Stadt(-teile) und macht Quartiere erst lebendig.

Aufgrund erwähnter „Scharnierfunktion“ kommt dem Fußverkehr eine zentrale Bedeutung in den Verkehrsabläufen und damit in der gesamten Verkehrsplanung zu. Es gilt, den Anforderungen des Fußverkehrs in

seiner Verteilerfunktion mehr als bisher Rechnung zu tragen. Dabei geht es nicht mehr nur darum, die Zugangswege zu den Haltestellen des Öffentlichen Personen(nah)verkehrs zu betrachten. Für Mobilitätsdienstleistungen wie Fahrradverleihstationen, Ausleihstationen von Carsharing-Fahrzeugen und so weiter ist nicht zuletzt deren Einbettung in Fußverkehrsnetze von Bedeutung. Kurzum: Die Förderung des Fußverkehrs erschließt häufig auch Potenziale für andere Verkehrsmittel („Intermodalität“) – und umgekehrt ist die Berücksichtigung des Fußverkehrs ebenso unentbehrlich für deren Förderung.

Handlungsrahmen

Zunächst steht trotz der Forderung nach einer ganzheitlichen Betrachtung des Fußverkehrs außer Frage, dass Fußverkehr als „eigenständige Verkehrsart“ ureigene Anforderungen hat. Diese müssen erfüllt sein, damit der Fußverkehr nicht dauerhaft im Abseits steht. Neben der Maßstäblichkeit der Straßenumgestaltung ist die Dimensionierung von ausreichenden Gehwegbreiten und zum Beispiel deren Freihalten von Sondernutzungsansprüchen dafür ebenso notwendig wie die Einrichtung von kleinteiligen Fußwegenetzen. Auch einsehbar-überschaubare Wege sowie ein (ziel- und routenorientiertes) Wegweisungssystem für den Fußverkehr ist wichtig – nicht zuletzt deshalb, weil Fußgängerinnen und Fußgänger besonders umwegempfindlich sind.

Dass insbesondere beim Fußverkehr der Anteil Älterer überproportional zunimmt beziehungsweise weiter zunehmen wird, ist ein Ausdruck des demografischen Wandels. Damit wächst auch die Anzahl derer, die ihre Mobilität mit technischen Hilfsmitteln (zum Beispiel Langstock, Rollator, Rollstuhl) zurücklegen. Damit auch dieser Personenkreis seine Mobilität sicherstellen kann, ist eine einheitliche, barrierefreie Gestaltung des Straßenraums notwendig. Daher hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW einen Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“²⁷ herausgegeben, der als Grundlage für ein einheitliches Vorgehen dient. So kann auch interkommunal einheitlich agiert werden – so dass mobilitätseingeschränkte Personen möglichst nicht ihre Stadtgrenzen als Beschränkung ihrer Mobilität erleben (müssen).

Radverkehr

Situationsanalyse

Welche Potenziale das Radfahren bei der Bewältigung der Alltagsmobilität erschließen kann, deutet die Datenbank der Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement (EPOMM) an. Die für den Radverkehr dokumentierten Anteile schwanken zwischen zwei Prozent und 38 Prozent; ein Fünftel der insgesamt gelisteten 103 Kommunen kann Radverkehrsanteile über 20 Prozent aufweisen.

Dass Radfahrerinnen und Radfahrer im Verkehr einem besonderen Verletzungsrisiko ausgesetzt sind, ist Alltagswissen; Risikoanalysen zeigen für sie erhöhte Verunglücktenraten. Allerdings besteht dieses Risiko



Foto: www.pdf.de / Frank-Stefan Kimmel

auch deshalb, weil es für Radfahrerinnen und Radfahrer schwierig ist, sich gegen das Auto zu behaupten. Unfälle mit abbiegenden und einbiegenden Kfz sind eine Hauptgefahr beim Radfahren; Kreuzungen und Einmündungen mit und ohne Ampeln sind für den Radverkehr besondere Gefahrenstellen.

Umstritten scheint, ob mehr Radfahrer insgesamt mehr Sicherheit für die individuelle RadfahrerIn beziehungsweise den einzelnen Radfahrer bedeuten (sogenannte „Safety by Numbers“): Dagegen argumentiert etwa die Unfallforschung der Versicherer, deren Analysen kommunaler Unfallstatistiken zufolge steigende Radverkehrsanteile mit einem steigenden Anteil verletzter Radfahrerinnen und Radfahrer einhergehen.³⁰ Dafür wiederum spricht eine zurückliegende Untersuchung³¹ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS); eine Studie des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds schlussfolgert ebenfalls, dass steigende Radnutzung zu einer Senkung des Unfallrisikos für Radfahrerinnen und Radfahrer führt.³²

Ob regionale Besonderheiten oder Mentalitätsunterschiede für diese unterschiedlichen Befundlagen mitverantwortlich sind, bleibt offen. Möglicherweise lassen sich die Resultate aber dahingehend zusammenführen, dass die Förderung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel zumindest längerfristig zu einer Reduktion des Unfallrisikos führt, weil Radfahrerinnen und Radfahrer dann zum gewohnten Verkehrsalltag gehören.

Damit Radfahren im Alltag attraktiv bleibt oder wird, ist primär ein engmaschiges und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz notwendig. Neben „verkehrsfunktionalen“ Rahmenbedingungen muss auch der Faktor Bequemlichkeit erfüllt sein, damit überhaupt die Chance besteht, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Auto zu positionieren. Diese Positionierung gelingt dort, wo Radverkehrsförderung konsequent betrieben wurde und wird. Die Einführung von Pedelecs³³ kann zu einer weiteren Attraktivierung des Fahrradfahrens führen.

Handlungsrahmen

Ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz trägt nicht allein den Aspekten der Sicherheit und Leis-



Foto: www.pdf.de / halbike / Christoph Bayer

tungsfähigkeit Rechnung, sondern macht Radfahren auch komfortabel und bequem. Das geschieht etwa dadurch, dass die bestehenden Wege in gutem Zustand gehalten und zentrale sowie durchgängige Radschnellverbindungen geschaffen werden, die den Radverkehr bündeln und zugleich verdeutlichen, dass diese Verkehrsart nicht nur eine Zubringer- oder Erschließungsfunktion übernehmen kann. Zugleich sind Radschnellwege – möglichst gerade geführt, mit einem glatten Belag ausgestattet, im Winter geräumt, beleuchtet und an Knotenpunkten bevorrechtigt

– eine Voraussetzung dafür, die Radverkehrsmengen aufzunehmen, die bei einer Verschiebung des Modal Split³⁴ in Richtung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erwarten sind.

Mit dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen beziehungsweise Radfahrstreifen, der Einrichtung von Fahrradstraßen und der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn dort, wo vergleichsweise geringe Verkehrsmengen bestehen und das Geschwindigkeitsniveau geringer ist, können Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden. Oft sind solche Lücken ausschlaggebend dafür, dass das Fahrrad für intermodale Wegeketten nicht genutzt werden kann.



Foto: www.abus.de/pdf.de

Damit der Radverkehr seine Zubringerfunktion zum Öffentlichen Personen(nah)verkehr ausbauen kann, sind Fahrradabstellanlagen vermehrt auch an Umsteigepunkten (Haltestellen von Bus und Bahn), an Bahnhöfen, bei Leihfahrzeuganbietern, an Stationen des Carsharing und so weiter einzurichten – und bestehende Anlagen zu pflegen (beispielsweise durch das Entfernen von offensichtlich nicht mehr genutzten „Alträdern“). Die wachsende Marktdurchdringung von Pedelecs macht es ferner notwendig, sichere Abstellmöglichkeiten zu schaffen, in denen die Bikes auch wieder aufgeladen werden können. Auch sind Mietmöglichkeiten für Fahrräder (stationsgebunden und nicht stationsgebunden) zu schaffen.

30 vgl. Ortlepp, P. (2011). Neue Herausforderungen durch die zukünftigen Entwicklungen im Radverkehr aus Sicht des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Vortrag am 31.05.2011 in Nürnberg.
31 vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2000). Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen und Wirksamkeitsuntersuchung, Düsseldorf.
32 vgl. Pfaffenbichler, P. et al. (2011). BikeRisk. Risiken des Radfahrens im Alltag. Forschungsarbeiten des österr. Verkehrssicherheitsfonds, Bd. 3. Wien.
33 Pedelec = Pedal Electric Cycle
34 Der Modal Split für den Personenverkehr beschreibt, in welchem Ausmaß Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Kfz und mit dem ÖPNV unternommen werden.
35 Portal „Busse & Bahnen NRW – das Mobilitätsportal NRW“ (unter www.busse-und-bahnen.nrw.de); Portal „Verkehr.NRW – das Verkehrsinformationsportal für das Land“ (unter www.verkehr.nrw.de).

Für alle Angebote des Radverkehrs gilt: Sie müssen sowohl untereinander als auch mit anderen Verkehrsträgern verknüpft sein und mit moderner Informations- und Kommunikationstechnik vermarktet und gemanagt werden – damit nicht nur die buchbaren Angebote sichtbar werden, sondern die sichtbaren Angebote auch einfach und nutzerfreundlich buchbar sind.

Was wir wollen:

- Wir unterstützen die Realisierung des Rad-schnellwegs Ruhr als Premiumprodukt eines regionalen Radweges.
- Wir favorisieren geschlossene Radverkehrsnetze. Prioritär sind Lückenschlüsse, vor allem in den Agglomerationsräumen in NRW. Radverkehrsanlagen, die diesen Anspruch erfüllen, werden vorrangig gefördert.
- Wir appellieren an die Kommunen, den Ausbau des Radverkehrsnetzes auf hohem Niveau fortzuführen – auch dadurch, dass eine interkommunale Vernetzung der Radwege gesucht wird.
- Wir begrüßen es, wenn sich Unternehmen, Verkehrsanbieter, Wohnungseigentümer und andere für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Quellen, Zielen sowie Umsteigepunkten des Radverkehrs engagieren.
- Wir wollen aktiv bei den Kommunen werben, Mitglied in der fußgänger- und fahrradfreundlichen AGFS NRW zu werden und zu bleiben.
- Langfristig wollen wir die NRW-Mobilitätsportale³⁵ so fortentwickeln, dass sie über Routeninformationen für den Radverkehr auch das Spektrum der Radverkehrsangebote abbilden – und für die Kundinnen und Kunden Planen, Buchen und Fahren von Radverkehrsangeboten in einer Nutzeroberfläche möglich wird.
- Wir begrüßen Modellprojekte in den Kommunen, die Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern sowie zwischen Radfahrern untereinander näher untersuchen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Situationsanalyse

Öffentliche Verkehrsmittel sind sicher. Deshalb – und weil eine dauerhafte Sicherung der Mobilität unter Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzziele nur unter Einbeziehung der Öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden kann – ist ihnen Vorrang einzuräumen.

Allerdings: Für den Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel reichen allein diese Argumente nicht aus. Die Gründe für den Umstieg müssen nah an den Bedürfnissen der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer liegen. Attraktiv kann nur bedeuten, dass die Vorteile bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs unmittelbar erkennbar beziehungsweise spürbar sind – wenn also beispielsweise Reisezeiten verkürzt werden, die Fahrtzeit im ÖPNV für produktive (oder entspannende) Beschäftigungen genutzt werden kann oder die Fahrt mit Bus und Bahn offenbar preisgünstig ist. Ein weit gefächertes, attraktives Angebot ist also die Voraussetzung für eine verstärkte ÖPNV-Nachfrage, die sich auch aus wahlfreien potenziellen Kundinnen und Kunden speist.

Handlungsrahmen

Ein definiertes, qualifiziertes ÖPNV-Netz, das auf dem Schienenpersonennahverkehr, dem straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (mit Bus, Straßenbahn beziehungsweise Stadtbahn sowie U-Bahn) und dem (über-)regionalen Busnetz basiert, garantiert die Erreichbarkeit zahlreicher Ziele für die Bürgerinnen und Bürger. In nachfrageschwachen Regionen sichern flexible Bedienungsformen (Bürgerbus, Rufbus, Anruf-Bus, Anruf-Sammeltaxi und andere) die Mobilität; ein möglichst barrierefrei gestalteter ÖPNV kann die aus dem demografischen Wandel erwachsenden Ansprüche an den Zugang zur Mobilität bewältigen. Dabei ist Zugang durchaus auch wörtlich zu nehmen: Sichere, kurze und umwegfreie Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen sind für einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr elementar.

Ein vom ÖPNV vorgehaltenes Komplettangebot „aus einer Hand“, das ergänzend zum Kerngeschäft zugleich die Möglichkeit eröffnet, auf Park & Ride, Bike & Ride, Fahrradverleihsysteme, Carsharing, Taxis und



Fotos: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Angesichts sich wandelnder Kundenbedürfnisse – insbesondere bei jüngeren Stadtbewohnerinnen und -bewohnern scheint sich ein Trend zu einem Verkehrsverhalten abzuzeichnen, bei dem Fahrrad, Auto, Bus und Bahn je nach individueller Situation kombiniert genutzt werden – muss der ÖPNV seine Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister ausbauen. Es sind moderne, intelligente Konzepte gefragt, die sprichwörtlich nicht am Bahnhof enden, sondern die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ermöglichen und so eine nahtlose Tür-zu-Tür-Mobilität sicherstellen. Flexible Bedienungsformen werden angesichts des demografischen Wandels einerseits und den zu erwartenden Bevölkerungsrückgängen in der Fläche andererseits eine zunehmende Rolle spielen – auch deshalb, weil der ÖPNV dadurch immer stärker im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Versorgungsanspruch stehen wird.

weitere flexible Angebote zurückzugreifen, stärkt die Wahrnehmung des ÖPNV als Mobilitätsdienstleister.

Eine solche Positionierung bedeutet auch, dass das gesamte Angebot (nicht nur das des Kerngeschäfts) offeriert und die Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln beachtet werden müssen. Eine einzige Buchung für verschiedene, gleichwohl kombinierte Angebote sollte dabei keine Idealvorstellung sein, sondern die Grundvoraussetzung für einen zukunftsfähigen ÖPNV – denn nur dann kann der Anspruch „einfach buchen und einfach losfahren“ erfüllt werden.

Telefonische oder internetbasierte Informations- und Buchungsmöglichkeiten (über ein Mobilitätsportal) machen eine Nutzung rund um die Uhr möglich – und entsprechen der kundenseitigen Anforderung einer „Jederzeit-Verfügbarkeit“. Zugesicherte Standards bei der Zuverlässigkeit, dem Platzangebot oder der Kundeninformation sowie Echtzeit-Informationen über Fahrplan und Störungen rücken Kundenbedürfnisse weiter in den Mittelpunkt. Dazu gehört auch, die Einfachheit von Tarif und Fahrkartenverkauf sicherzustellen – und sie auch denjenigen zu bieten, die wenig(er) technikaffin sind. Zielgruppenspezifische Anwendungen für ältere, fremdsprachige oder generell wenig technikaffine Menschen stellen sicher, dass potenzielle neue Angebote nicht zugleich neue Barrieren darstellen.



Foto: VRS GmbH

Nach wie vor gilt aber auch: Die Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs sind zuallererst dessen Bahnhöfe, Haltepunkte und Fahrzeuge. Es gilt, sie auch in Zukunft so zu gestalten, dass die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bereits hier deutlich wird. Dazu zählt etwa, Haltestellen nicht – wie bisher – als bloße betriebliche Einrichtung zu betrachten, sondern Haltestellen als Einstiegspunkt für Mobilitätsplattformen wahrzunehmen (im Sinne einer „Smart Station“ statt eines Haltepunktes). Eine solche Haltestelle muss das Nutzungsversprechen erfüllen, ihre Kundinnen und Kunden in jedem Fall auf vernünftige Weise zu bedienen, also mobil zu machen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir wollen einen qualitativ hochwertigen, komfortablen und zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Deshalb definieren wir unter anderem ein im besonderen Landesinteresse liegendes Schienenpersonenverkehrsnetz, das sowohl regional als auch überregional mobil macht, und bringen den Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf die Schiene. Mit der Beschaffung von 82 RRX-Zügen ist ein Meilenstein bereits erreicht.
- ➔ Wir unterstützen nachfrageschwache Regionen dabei, für ihr ÖPNV-Angebot neue Angebotsformen bzw. Mobilitätsdienste zu erarbeiten. Prämisse hat die Schaffung eines zuverlässigen wie bezahlbaren Angebotes.
- ➔ Wir werden weiterhin Bürgerbusse fördern, die einen kleinen – aber wichtigen – Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs sichern.
- ➔ Langfristig wollen wir die NRW-Mobilitätsportale³⁶ so fortentwickeln, dass sie über individuelle Routen-, Fahrplan- und Tarifinformation hinaus auch die Angebote der Mobilitätspartner des ÖPNV beinhalten – und, visionär gedacht, für die Kundinnen und Kunden das Planen, Buchen und Fahren in einer Nutzeroberfläche möglich wird. Dazu werden wir die Entwicklungen bei der „Digitalen Mobilität“ im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen aktiv unterstützen.
- ➔ Wir setzen uns dafür ein, eine weitergehende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.
- ➔ Wir begrüßen es, wenn sich Verkehrsverbünde mehr und mehr als Mobilitätsanbieter und Motoren für multimodale Mobilitätsangebote begreifen.

36 Portal „Busse & Bahnen NRW – das Mobilitätsportal NRW“ (unter www.busse-und-bahnen.nrw.de); Portal „Verkehr.NRW – das Verkehrsinformationsportal für das Land“ (unter www.verkehr.nrw.de).

Carsharing

Situationsanalyse

Als Carsharing wird die professionell organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge bezeichnet. Dabei ist zu unterscheiden zwischen klassischem stations- beziehungsweise stellplatzgebundenem Carsharing – bei dem Fahrzeuge an festen Mietstationen positioniert sind und dort ausgeliehen und zurückgegeben werden – und sogenannten „free-floating-Angeboten“, bei denen die Fahrzeuge auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen abgestellt werden können, so dass diese Fahrzeuge über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Auch Mischformen sind am Markt.

Wie Taxis und Mietwagen unterliegen auch Carsharing-Fahrzeuge einer verkürzten Frist für die Hauptuntersuchung, so dass diese alle zwölf Monate durchgeführt werden muss.

Unter verkehrssicherheitlichem Blickwinkel ist zunächst zu konstatieren, dass sich das Ausleihen eines nicht vertrauten Fahrzeugs möglicherweise negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt – wobei ebenso denkbar ist, dass eine deshalb realisierte vorsichtig-umsichtige Fahrweise diesen „Nachteil“ wieder kompensiert. Allerdings bleibt offen, ob die Nutzerinnen und Nutzer des Carsharing als wenig routinierte Fahrer diese Anpassung leisten können – ihre Fahrleistung sinkt einer Synopse des Instituts für Mobilität und Verkehr zufolge um mehr als 60 Prozent.³⁷ Unter verkehrssicherheitlicher Perspektive ist ebenfalls zu diskutieren, inwieweit bestimmte Angebotsmerkmale, etwa zeitabhängige Tarife, kontraproduktiv sind – schließlich ist wahrgenommener Zeitdruck ein bedeutsamer Unfallprädiktor.

Dass die Motorisierung von Carsharing-Fahrzeugen eher moderat und deren Durchschnittsalter gering ist, kann dagegen als verkehrssicherheitsförderlich gelten. Auch die verkehrlichen Effekte des stationsgebundenen Carsharing gehen tendenziell in diese Richtung: Zahlreiche Nutzerinnen und Nutzer dieses Angebotes schaffen ihr Privatfahrzeug ab oder verzichten auf die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs – im Durchschnitt werden vier bis acht Autos durch jedes Carsharing-Fahrzeug ersetzt. Damit einher geht eine intensivere Nutzung des Fahrrades und der Öffentlichen Verkehrsmittel – auch, weil die Inhaberinnen und Inhaber von Zeitkarten des ÖPNV mitunter auf besonders günstige Carsharing-Angebote zurückgreifen können.

Demgegenüber führen „free-floating-Angebote“ offenbar seltener zu Fahrzeugbestandsreduzierungen – ob „free-floating-Angebote“ den Ausstieg aus oder den Einstieg in den Pkw-Besitz einläuten, ist noch unklar. Zusätzlich entzieht diese Angebotsform des Carsharing tendenziell dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Fahrrad Nutzeranteile – erzeugt also möglicherweise Zusatzverkehre.

Handlungsrahmen

Weil Carsharing-Fahrzeuge ihren Nutzerinnen und Nutzern nicht so vertraut sind wie ihr privates Fahrzeug, sind die Flottenbetreiber aufgerufen, bei der Auswahl ihrer Fahrzeuge stets auch auf die Bedienerergonomie zu achten – und gegebenenfalls diejenigen Fabrikate, deren Bedienung wenig intuitiv erscheint, zu vermeiden. Gerade für Wenigfahrerinnen und -fahrer sind aufblinkende Fahrzeuganzeigen nur schwer zu deuten – ob ein leuchtendes Symbol einen tatsächlichen Defekt oder eine bestimmte Funktion (etwa die Aktivierung der Start-Stopp-Automatik) anzeigt, ist mitunter unklar. Verweise auf die (im Fahrzeug hinterlegte) Bedienungsanleitung erscheinen hier wenig hilfreich, da sie in der Regel alle denkbaren Ausstattungen eines Fahrzeugs beschreibt und die für das Fahrzeug relevanten Angaben dann selbst herauszusuchen sind. Hier erscheint eine Kurzanleitung zielführender, die speziell auf die Zielgruppe der Carsharer zugeschnitten ist – und die zumindest im Rahmen der Erstausleihe eines Fahrzeugs vorgestellt wird.



Eine unter bedienerergonomischen Grundsätzen ausgewählte Fahrzeugausstattung (zum Beispiel mit Automatikgetriebe, Einparkhilfe oder fest installiertem Navigationssystem, in dem potenzielle Mietstationen und ÖPNV-Haltestellen bereits programmiert sind), ermöglicht die volle Konzentration auf die Fahraufgabe. Das ist nicht nur ein Beitrag zur Verkehrssicherheit, sondern macht das Ausleihen, Fahren und die Rückgabe von Carsharing-Fahrzeugen auch attraktiv.



Foto: Rabbe

Zu einem attraktiven Angebot zählt auch, dass die Quernutzung von Carsharing-Angeboten sowohl in anderen Städten als auch mit anderen Anbietern gewährleistet ist. Im Idealfall reicht diese Quernutzung sogar soweit, dass die Inhaberinnen und Inhaber von Kombi-Paketen die Carsharing-, Bus-, Bahn- und Fahrrad-Angebote (gegebenenfalls sogar rabattiert) nutzen können.

Attraktivität bedeutet auch, dass nicht nur die Anmietvorgänge von Fahrzeugen einer Carsharing-Flotte einfach und zeitsparend gestaltet sind, sondern dass die Fahrzeuge auch an den Zielorten oder avisierten Zwischenzielen einfach abgestellt werden können. Stellplätze an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Verkehr verknüpfen das Carsharing mit bestehenden Mobilitätsangeboten. Stellplätze in Mischgebieten erleichtern den Unternehmen, die mit Carsharing ihre betrieblichen Fahrten organisieren wollen, den Umstieg. Sie sind es auch, die ebenfalls eine höchst professionelle Dienstleistung benötigen – allerdings nicht nur aus Gründen der Attraktivität, sondern auch aus Gründen der Kostentransparenz für den Betrieb.

Was wir wollen:

- ➔ Wir präferieren ein Carsharing, das sich als strategisch-sichtbarer Partner des Öffentlichen Personennahverkehrs versteht.
- ➔ Wir appellieren an die Verkehrsunternehmen, Carsharing-Mobilstationen an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs bereitzustellen.
- ➔ Langfristig wollen wir die NRW-Mobilitätsportale³⁸ so fortentwickeln, dass sie anbieterneutral auch die Angebote des Carsharing abbilden – und für die Kundinnen und Kunden Planen, Reservieren, Buchen und Fahren der Fahrzeuge in einer Nutzeroberfläche möglich wird.
- ➔ Wir bieten mit dem vom damaligen Netzwerk Verkehrssicheres NRW herausgegebenen „Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen“ den Kommunen eine Handlungshilfe an, wie die Initiierung und Ausgestaltung des Carsharing in den Kommunen ablaufen kann.
- ➔ Unternehmen und Betriebe sind aufgefordert, bei der Abwicklung ihrer betrieblichen Verkehre auch die Potenziale des Carsharing zu berücksichtigen.

³⁷ vgl. Institut für Mobilität und Verkehr der Universität Kaiserslautern (2014).
³⁸ Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen. Studie im Auftrag des Netzwerks Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln.

Elektromobilität

Situationsanalyse

Elektromobilität steht häufig als Synonym für „Elektroautos“, obwohl elektrisch betriebene Züge, Straßenbahnen und U-Bahnen seit Jahrzehnten das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden. Auch verschiedene Arten von „Elektorrädern“³⁹ durchdringen mehr und mehr den Markt.

Bezüglich der Verkehrssicherheit von Elektroautos ist zunächst zu konstatieren, dass sich die verkehrssicherheitsliche Situation nicht automatisch deshalb ändert, weil das Antriebskonzept wechselt. Der Flächenbedarf von konventionellen Fahrzeugen und Elektroautos im fließenden Verkehr ist ähnlich; beim Parken brauchen Elektroautos nicht nur Raum für Parkplätze, sondern zusätzlich auch für Ladestationen. Derzeit befinden sich unter den in Nordrhein-Westfalen zugelassenen 9,5 Mio. Pkw etwa 3.000 Elektroautos und rund 20.500 Hybrid-Fahrzeuge.⁴⁰ Inwiefern Elektrofahrzeuge als zusätzliches Fahrzeug angeschafft werden – und damit die Konkurrenz um die für den Verkehr verfügbaren Flächen erhöhen – wird die Zukunft zeigen. Einer Studie zufolge schafft rund die Hälfte der Käuferinnen und Käufer nach dem Erwerb eines Elektroautos ein konventionell angetriebenes Fahrzeug ab.⁴¹



Foto: Rabbe

Unter Verkehrssicherheitsaspekten sind das Bedienkonzept von Elektroautos (Stichwort: Energierückgewinnung durch Bremsrekuperation), die erschwerte Wahrnehmbarkeit von Elektroautos (Stichwort: relative Geräuschlosigkeit bei niedriger Geschwindigkeit) sowie die Crash-Sicherheit von Elektroautos (Stichwort: Sicherheit für Insassen und Rettungskräfte trotz Hochvolt-Bordnetzen) zu beachten.

Handlungsrahmen

Elektrofahrzeuge gewinnen Energie auch dadurch, dass ihr Motor als Generator arbeitet und beim Bremsen die Batterie lädt (die sogenannte Rekuperation). Deshalb wirkt die sogenannte Motorbremse stärker. Beim Loslassen des Gaspedals – beziehungsweise bei Elektrofahrzeugen des „Strompedals“ – wird das Fahrzeug direkt mehr oder minder stark abgebremst. Dieses im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen veränderte Bedienkonzept muss den Nutzerinnen und Nutzern bekannt sein – hier sollten also Aufklärungsmaßnahmen und vor allem eine Einweisung greifen.



Foto: Rabbe

Elektroautos erlauben eine lokal emissionsfreie Mobilität und sind bei niedrigen Geschwindigkeiten durch den Wegfall des herkömmlichen Verbrennungsmotors vergleichsweise leise. Gerade in urbanen Räumen kann das – wenn Elektroautos zum Alltag gehören – die Luftqualität steigern und die Lärmbelastungen verringern. Dass Elektroautos in Rangier- und Parksituationen sowie im Tempobereich unter 35 km/h kaum Fahrgeräusche verursachen, bedeutet aber auch, dass sie für Fußgängerinnen und Fußgänger oder für Radfahrerinnen und Radfahrer kaum oder gar nicht hörbar sind. Eine amerikanische Studie, die auf Stadtverkehrsunfällen mit im Elektromodus fahrenden Hybridfahrzeugen basiert, deutet an, dass sich das Unfallrisiko für genannte Verkehrsteilnehmergruppen erheblich erhöht – diese Risikoerhöhung zeigt sich allerdings nur bei Geschwindigkeiten

im Stadtverkehr.⁴² Gleichwohl erscheint ein künstliches Motorengeräusch für Elektroautos angesichts der bestehenden Lärmbelastung in den Städten und Gemeinden allenfalls für die Übergangszeit vertretbar, in denen solche Fahrzeuge im Verkehrsalltag noch eine relative Seltenheit darstellen. Einmal mehr gilt es, die Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen zu sensibilisieren und zu umsichtig-partnerschaftlichem Verhalten anzuregen – das ist auch außerhalb der Diskussion um Elektromobilität unerlässlich.

Hochvolt-Bordnetze in Elektrofahrzeugen stellen bei Unfällen nicht prinzipiell eine Gefährdung für die Insassen oder die Rettungskräfte dar, da die Stromversorgung bei Beschädigungen oder gar der Penetration der Batterie sofort unterbrochen wird. Eine entsprechende Information der Rettungskräfte bzgl. des Aufbaus und der Konfiguration des Fahrzeugs hilft diesen, im Notfall schnell an die notwendigen Informationen zur Bergung oder Feuerbekämpfung zu gelangen (beispielsweise durch im Fahrzeug mitgeführte Rettungsdatenblätter oder -karten).

Die gegenwärtig (noch) sichtbare Diskussion um die Reichweite und die Mehrkosten des Elektroautos lässt annehmen, dass es mittelfristig vermutlich vor allem Fahrzeugflotten verstärken wird, da hier große Jahreslaufleistungen üblich und die Streckenprofile in der Regel gut planbar sind.

Als städtische Verteilfahrzeuge, in Firmenpools oder in Carsharing-Flotten sind Reichweitenfragen weniger von Interesse. Im Idealfall sollten Elektroautos als Baustein eines umfassenden Mobilitätsservice angeboten werden, die zusammen mit den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs sowie mit (Miet-)Fahrrädern intermodale Wegekette bedienen. So könnte zum einen vermieden werden, dass die vergleichsweise niedrigen Betriebskosten von Elektroautos Verlagerungseffekte zu Lasten des ÖPNV bedeuten. Zum anderen würde zugleich herausgehoben, dass Elektroautos ein Baustein einer Mobilität sind, in der die Verkehrsmittel situationsangepasst – und nicht mehr nur gewohnheitsmäßig – gewählt werden.

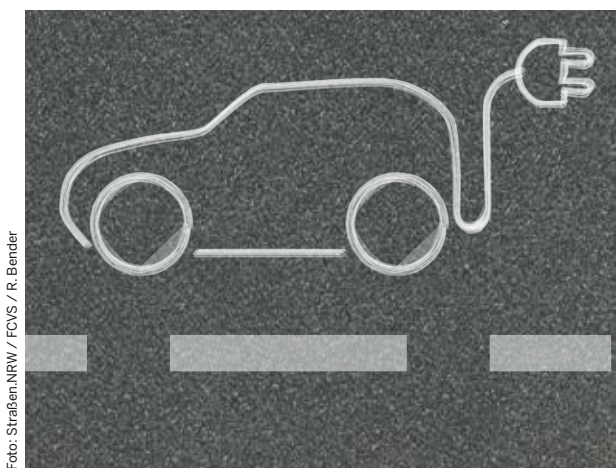


Foto: Straßen.NRW / FOVS / R. Bender

Was wir wollen:

- Wir wollen die Elektromobilität gemeinsam mit dem Radverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr und deren Angeboten positionieren, weil wir Elektrofahrzeuge als einen Baustein eines multimodalen Verkehrsangebotes ansehen.
- An die Kommunen richtet sich unser Aufruf, den Aufbau der Ladeinfrastruktur konzeptionell und planerisch zu begleiten (und gegebenenfalls die Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenraum abzusichern).
- Wir appellieren an die Fahrschulen, in ihrer Fahrausbildung auch Aspekte der Elektromobilität verstärkt zu behandeln.

39 „Elektrorad“ oder „Elektrofahrrad“ sind Oberbegriffe für Fahrräder mit Elektromotor. Zum 01.01.2015 gab es 2,1 Mio. Elektroräder auf Deutschlands Straßen.

40 Zum Stichtag 01.01.2015.

41 vgl. Frenzel, I. et al. (2015). Erstinutzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Nutzerprofile, Anschaffung, Fahrzeugnutzung. Berlin: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR).

42 vgl. Teufel, D. et al. (2015). Ökologische Folgen von Elektroautos. Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll? Bericht Nr. 79 des Umwelt- und Prognose-Institut e. V., Heidelberg.

Pedelecs

Situationsanalyse

Pedelec steht für „Pedal Electric Cycle“ – und bezeichnet ein Fahrrad, dessen maximal 250 Watt starker Motor eine Tretunterstützung bis 25 km/h leistet, wenn dessen Nutzerin beispielsweise Nutzer auch selbst in die Pedale tritt. Pedelecs sind rechtlich den klassischen Fahrrädern gleichgestellt – das heißt eine Fahrerlaubnis oder eine Mofa-Prüfbescheinigung sind nicht erforderlich, Radwege sind erlaubt beziehungsweise müssen genutzt werden und ein Helm wird empfohlen (ist aber keine Pflicht). Schneller sind die sogenannten S-Pedelecs unterwegs. Hier unterstützt der (bis zu 500 Watt starke) Motor bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 45 km/h. S-Pedelecs gelten rechtlich als Kleinkraftrad, das heißt es besteht unter anderem eine Führerschein- (Führerscheinklasse AM), Helm- und Kennzeichenpflicht und die dem Fahrrad vorbehaltene Infrastruktur ist tabu.

Zum Jahresende 2015 sind rund 2,5 Mio. Elektroräder auf Deutschlands Straßen unterwegs, ca. 2,4 Mio. davon sind Pedelecs.



Foto: www.flyerch / pd-f

Deren Motorunterstützung bedeutet offenbar vor allem einen Komfortgewinn. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Pedelecs liegen bei 19 km/h und sind damit 2 km/h höher als die herkömmlicher Fahrräder.⁴³ Dieser minimale Tempounterschied ist vermutlich dadurch begründet, dass derzeit vor allem Fahrerinnen und Fahrer über 65 Jahren das Pedelec nutzen. Weil sie primär ihre gewohnten Wege mit reduzierter körperlicher Anstrengung zurücklegen wollen, ist die Geschwindigkeit bestenfalls sekundär. Sobald mit einer weiteren Marktdurchdringung verstärkt auch jüngere Zielgruppen erreicht werden, kann davon ausgegangen werden, dass Pedelecs die Durchschnittsgeschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen.

Hinsichtlich der Unfallgefährdung bleibt festzustellen, dass die Unfallprotokolle der Polizei erst seit 2014 Pedelecs als Verkehrsmittel konkret ausweisen. Pilot-Auswertungen – etwa für den Kreis Steinfurt – machen deutlich, dass nur etwa zwei Prozent (15 von 681) der 2012 im Kreis verunfallten Radfahrerinnen und Radfahrer per Pedelec unterwegs waren – allerdings gehörten hiervon 80 Prozent zur Altersgruppe der über 65-Jährigen.⁴⁴ Insgesamt entspricht das Unfallgeschehen von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern im Wesentlichen noch dem klassischen Radunfallgeschehen. Pedelecs unterliegen bisheriger Erkenntnis nach keinem erhöhten oder grundsätzlich anders gelagerten Risiko als Fahrräder. Allerdings ist die derzeit noch überwiegende Nutzergruppe aufgrund ihres höheren Lebensalters bei Fahrradunfällen besonders verletzlich.

Handlungsrahmen

Bei einer weiter wachsenden Anzahl von Pedelecs gewinnt die Frage nach der Verträglichkeit und Sicherheit eines „schnellen“ Radverkehrs auf den dem Radverkehr zur Verfügung stehenden Flächen an Bedeutung. Auch wenn die Geschwindigkeiten von Pedelecs und Fahrrädern (noch) nicht erheblich auseinanderliegen, so machen die mit Pedelecs möglichen Tempo-Variationen Überholvorgänge wahrscheinlicher. Eine Radverkehrsinfrastruktur, die auch diese Anforderung berücksichtigt, muss dafür ausreichend Raum bieten – und auch prinzipiell so dimensioniert sein, dass sie in der Lage ist, neben den Radfahrern auch die Pedelec-Nutzerinnen und Nutzer aufzunehmen. Im Idealfall reicht die Dimensionierung auch dann noch aus, wenn der Anteil von Rad- wie Pedelec-Nutzern am „Modal-Split“ weiter steigt. Von Minimalplanungen (wie etwa einem gemeinsamen Geh- und Radweg) ist auch deshalb abzusehen, weil die Pedelecs aufgrund ihres Gewichts höhere Massenkräfte freisetzen und im Falle eines Unfalls nicht nur für die Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs, sondern vor allem auch für die Fußgängerinnen und Fußgänger schwere Verletzungen drohen.

Nicht nur die Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur sind weitestgehend deckungsgleich; die Nutzerinnen und Nutzer von herkömmlichen Fahrrädern und von Pedelecs haben auch ähnliche Anforderungen an Abstellanlagen: Überdachte und mit einem effektiven Diebstahlschutz versehene Anlagen, verschließbare Fahrradgemeinschaftsgaragen oder separate Fahrradboxen am Wohn- wie am Zielort sind eine Voraussetzung dafür, dass die Alltagsnutzung von Fahrrädern und Pedelecs gelingt – Letztere sind aufgrund ihres Gewichts besonders auf leicht erreichbare Abstellanlagen angewiesen. Pedelecs benötigen darüber hinaus derzeit noch eine in die Abstellanlage integrierte Auflademöglichkeit; ob die zu erwartende wachsende Energiedichte von Akkus diese Anforderung an Abstellanlagen perspektivisch entbehrlich macht, bleibt abzuwarten. Wenn Pedelecs ihre Zubringerfunktion zum Öffentlichen Personen(nah)-verkehr ausspielen sollen, sind hochwertig-sichere Abstellanlagen in ausreichenden und zukunftsorientierten Kapazitäten auch an Haltestellen und vor allem an Bahnhöfen notwendig.



Foto: www.pd-f.de / koga.com

Dass auch die übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf die wachsende Zahl der Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzer vorbereitet werden müssen, ist selbstverständlich – ebenso wie Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer selbst für mehr Sicherheit sorgen können, indem sie beispielsweise einen Fahrradhelm tragen oder ein spezielles Radfahrtraining besuchen.

43 vgl. Schleinitz, K. et al. (2014). Pedelec-Naturalistic Cycling Study. Forschungsbericht Nr. 27 des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

44 vgl. Studie der Westfälischen Provinzial Versicherung in Zusammenarbeit mit der Koordinierungsstelle des Netzwerks Verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster.

Was wir wollen:

- ➔ Wir sehen Pedelecs als einen Baustein eines intermodalen Verkehrsangebotes an. Wir wollen daher Pedelecs als Zubringer zum Öffentlichen Personennahverkehr nutzen – und so dessen Einzugsbereich vergrößern.
- ➔ Wir empfehlen den Kommunen die Anwendung der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), um Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, die den Ansprüchen von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern sowie von Nutzerinnen und Nutzern herkömmlicher Fahrräder genügen. Für landesweit geförderte Radverkehrsanlagen ist die Anwendung der ERA ohnehin verpflichtend.
- ➔ An die Kommunen richtet sich unser Appell, sichere Fahrrad- und Pedelec-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten beziehungsweise zu gestatten.

Organisation und Kooperation

Situationsanalyse

Integrative Handlungsansätze sind wichtige Rahmenbedingungen, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Dazu müssen ganz verschiedene Ebenen „angepackt“ werden: Im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnik, der Stadtentwicklung, zusammen mit der kommunalen Wirtschaft und Wirtschaftsförderung sowie nicht zuletzt gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Nordrhein-Westfalens.

Welchen Einfluss die „Digitalisierung des Verkehrs“ hat, illustriert das Smartphone. So ist es heute bereits möglich, die Angebote des Fahrradverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs ohne Vorlaufzeit von unterwegs abzufragen. Das Smartphone (und dessen Mobilitäts-App) wird zum persönlichen Reisebegleiter. Dass die aufgerufenen Angebote untereinander so abgestimmt sind, dass sich mit ihnen Wege und Wegeketten – auch unter Einbeziehung verschiedener Verkehrsmittel – prinzipiell zurücklegen lassen, kann mittlerweile als gesichert gelten.

Nicht selbstverständlich ist jedoch, dass mit dem Smartphone tatsächlich alle de facto verfügbaren Optionen zur Reiseplanung abrufbar sind – etwa, weil Mobilitätsapplikationen mit einer nur begrenzten Zahl von Kooperationspartnern zusammenarbeiten. Auch wenn sich per Smartphone buchbare „eTickets“ weiter durchsetzen, so ist es noch immer kaum möglich, dass die entsprechenden Tickets verschiedener Verkehrsmittel direkt über die App gebucht werden können – im Idealfall sollte ein einziges Ticket auch dann genügen, wenn verschiedene Verkehrsmittel während eines Weges genutzt werden. Auf der „Hardwareseite“ funktioniert der dafür notwendige nahtlose Daten- und Informationsverbund noch nicht.

Ebenfalls ist die Berücksichtigung unterschiedlicher kommunalplanerischer Ebenen notwendig, damit der Umstieg in Richtung einer stadtverträglichen Mobilität gelingt – und so auch für Mobilitätsthemen sichergestellt ist, dass die Planungen der unterschiedlichen kommunalen Ressorts zueinander passen. Konkret: Eine auf Distanzreduzierung basierende (kommunale) Siedlungsentwicklung ermöglicht, Ortsveränderungen vermehrt zu Fuß oder mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln zurückzulegen. Überdies erleichtern kompakte Raumstrukturen die Bereitstellung von Angeboten durch den ÖPNV, so dass auf diesem Weg der motorisierte Individualverkehr verringert werden kann.

Die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger wiederum kann helfen, die Anwenderfreundlichkeit der realisierten Lösungen zu überprüfen – etwa darauf, ob neue Barrieren geschaffen werden, die beispielsweise wenig technikaffinen oder fremdsprachigen Personen die Organisation ihrer Mobilität unnötig erschweren oder sie gar von der Nutzung von Mobilitätsangeboten ausschließen.

Handlungsrahmen

Ein Baustein in einem Gesamtsystem Verkehr, in dem die Verkehrsmittelwahl situations- und wege Zweck angepasst passiert, sind Verkehrsunternehmen, die sich als Mobilitätsdienstleister verstehen. Initiativen, in denen Carsharing-Anbieter und Anbieter des Öffentlichen Nahverkehrs gemeinsam agieren, gehen bereits in diese Richtung.



Allerdings: Derartige Projekte sind – weil Insellösungen – Pilot- oder Modellprojekte, in denen eruiert wird, welche Ausgestaltung von Angeboten gleichermaßen nachgefragt und leistbar ist. Langfristiges Ziel muss es daher sein, eine Mobilitätsplattform in Nordrhein-Westfalen bereitzustellen, auf der Mobilitätsdienstleistungen anbieterneutral gebündelt sind. Dort dürfen Wegeanfragen nicht nur dahingehend beantwortet werden, dass sie anbieterunabhängig mehrere Verkehrsmittel in einem Angebot kombinieren – sondern es muss ebenso sichergestellt sein, dass diese Angebote auch direkt (mit einem Klick oder ähnlichem) gebucht werden können.

Noch einmal: Es darf nicht mehr nur darum gehen, (intermodale) Angebote im Rahmen eines „Verkehrsinformationsportals“ aufzulisten – und es dann der Nutzerin beziehungsweise dem Nutzer zu überlassen, diese gleichwohl einzeln buchen zu müssen. Vielmehr – und das wäre das Alleinstellungsmerkmal einer solchen Mobilitätsplattform – muss die Möglichkeit gegeben sein, auch intermodale Angebote mit einem Klick zu buchen. Die Userinnen und User wählen aus, buchen die Fahrt und bekommen ein Ticket für alle genutzten Verkehrsmittel. Nachzudenken wäre ebenfalls über Abrechnungsmodelle, bei denen man sich nicht im Vorhinein festlegen muss, sondern sich während der Reise noch spontan umentscheiden kann und erst nach der Reise eine Gesamtrechnung entsprechend der genutzten Verkehrsmittel bekommt.

Dass derartige Lösungen mindestens landesweit verortet sein müssen, ist ebenso selbstverständlich wie die Tatsache, dass auf einer solchen Plattform möglichst zahlreiche – auch private – Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing, Fahrradverleih, Verleih von Elektrofahrrädern, Lastenfahrradverleih, Mitfahrangebote, Ladestellen und so weiter) vertreten sind. Kurzum: Effektives Management von Mobilität, das mehr ist als eine Insellösung, kann nur gelingen, wenn ein nahtloser Daten- und Informationsverbund für den bequemen Zugang zu jedem Verkehrsträger gegeben ist. Dieses Ziel verfolgen wir mit einer neuen Mobilitätsplattform Nordrhein-Westfalen.



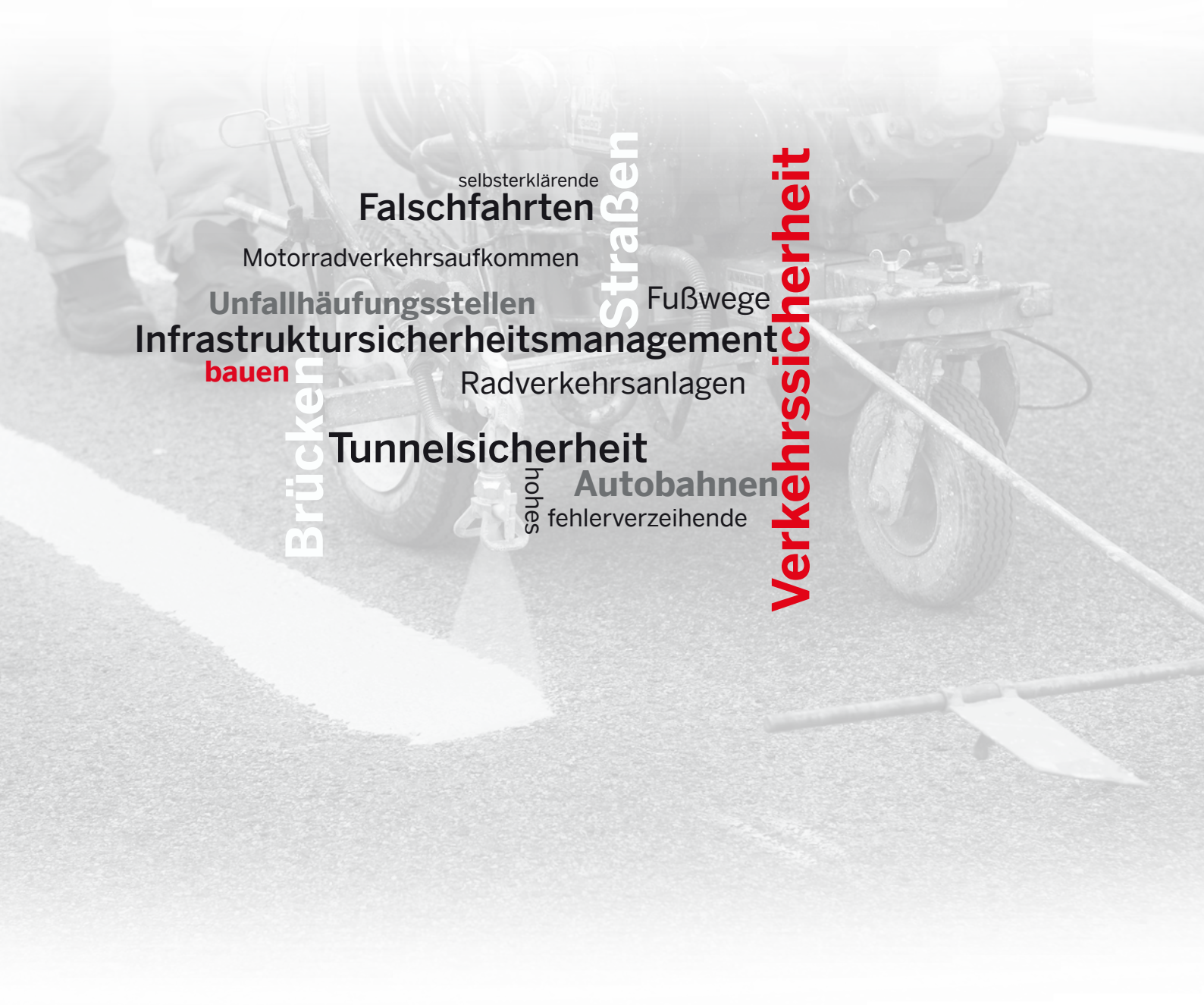
Gratifik: MBWSV NRW / Busse & Bahnen NRW

Unter Organisations- und Kooperationsaspekten besteht mit dem Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen und dessen Koordinierungsstellen für Städte, Kreise und Gemeinden das Angebot, Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung zu Mobilitätsmanagern auszubilden. Diese können ihrerseits eine veränderte Sichtweise in Planungsprozessen anstoßen. Auch das landesseitige Angebot, das betriebliche Mobilitätsmanagement zertifizieren zu lassen, setzt daran an, möglichst zahlreiche Akteurinnen und Akteure – hier die Unternehmen – zu beteiligen. Mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen steht Expertise zu den Themen „Nahmobilität“ und „Städte als Lebens- und Bewegungsraum“ bereit.

Was wir wollen:

- Langfristig wollen wir die NRW-Mobilitätsportale⁴⁵ so fortentwickeln, dass sie anbieterneutral auch Mobilitätsdienstleistungen abbilden – und, visionär gedacht, für die Kundinnen und Kunden die Planung, Buchung und Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen in einer Nutzeroberfläche möglich wird.
- Wir werden das Zukunftsnetz Mobilität NRW zu einem Forum für Ausbildung und Erfahrungsaustausch auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene weiterentwickeln. Dazu zählt, die Kommunen bei ihrem strategischen Mobilitätsmanagement zu unterstützen oder interessierten Kommunalvertreterinnen und -vertretern anzubieten, sich zu kommunalen Mobilitätsmanagern qualifizieren zu lassen.
- Unter der Dachmarke „Mobil.Pro.Fit“ fördern wir die Zertifizierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, um auch die von Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme verkehrssicher, effizient und umweltverträglich abzuwickeln.

45 Portal „Busse & Bahnen NRW – das Mobilitätsportal NRW“ (unter www.busse-und-bahnen.nrw.de); Portal „Verkehr.NRW – das Verkehrsinformationsportal für das Land“ (unter www.verkehr.nrw.de).



selbsterklärende
Falschfahrten
 Motorradverkehrsaufkommen
Unfallhäufungsstellen
Infrastruktursicherheitsmanagement
 Radverkehrsanlagen
Tunnelsicherheit
 hohes
 fehlerverzeihende
Autobahnen

Brücken

Straßen

Fußwege

Verkehrssicherheit

bauen



Foto: Straßen.NRW

Verkehrssicherheit bauen

Die „gebaute Verkehrssicherheit“ ist angesprochen: Sichere Straßen sind wichtig, da der Straßeninfrastruktur eine zentrale Erschließungsfunktion für den Personen- wie für den Güterverkehr zukommt.

Sichere Straßen benötigen unabhängige Sicherheitsüberprüfungen (Audits), um Sicherheitsdefizite bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen identifizieren und den Straßenbestand auf etwaige Mängel überprüfen zu können. Einen weiteren Kernbestandteil im Gesamtkonzept „sichere Straße“ bilden Untersuchungen von Unfallhäufungsstellen ebenso wie Maßnahmen, die speziell auf die Sicherheit von Motorradstrecken abheben. Maßnahmen, die die Tunnel-sicherheit weiter verbessern und Falschfahrten verhindern oder deren Anzahl zumindest vermindern können, sind ebenfalls dem Gesamtkonzept „sichere Straße“ zuzuordnen. Im Idealfall kann so eine Straßengestaltung erreicht werden, die nicht nur fehlerverzeihend, sondern sogar selbsterklärend ist.

Das bedeutet, dass sich das geforderte Verkehrsverhalten direkt aus der Straßengestaltung ablesen lässt – die „selbsterklärende Straße“.

Eine weiter gefasste Sichtweise, die auf das Gesamtsystem Verkehr abzielt, berücksichtigt auch Geh- und Radwege – denn für einen sicheren Verkehr sind diese gleichermaßen erforderlich.

Autobahnen und Brücken

Situationsanalyse

Jeden Tag legen die Menschen in Nordrhein-Westfalen mehr als 50 Mio. Wege zurück, davon mehr als 30 Mio. auf den Straßen. Dieses hohe Verkehrsaufkommen führt dazu, dass das umfangreiche Straßennetz insbesondere im Ballungsraum Rhein-Ruhr hoch belastet ist. Hinzu kommt, dass Nordrhein-Westfalen im europäischen Raum ein Transitland ist.

Weil vor allem die Autobahnen davon betroffen sind, hat in Nordrhein-Westfalen deren Ausbau Priorität. Wo erforderlich, soll die Erweiterung auf sechs Fahrspuren und der Ausbau von Autobahnknoten die Leistungsfähigkeit des nordrhein-westfälischen Autobahnnetzes gewährleisten. Dabei haben verkehrssicherheitliche Belange Priorität. Sogenannte Sparquerschnitte, die zu einem höheren Unfallrisiko oder zu Gefährdungen des Straßenbedienstetpersonals führen können, stellen auf lange Sicht keinen zufriedenstellenden Ausbaustandard dar.

Handlungsrahmen

Baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, dient der Verkehrssicherheit. Dazu zählt, die Anzahl der Fahrstreifen im Baustellenbereich dort, wo es die räumliche Situation zulässt, möglichst aufrechtzuerhalten. Sofern möglich, eröffnet eine Mindestbreite des linken Fahrstreifens von 2,60 Meter die Gelegenheit, mit Zeichen 264 StVO (tatsächliche Fahrzeugbreite) für die linke Fahrspur 2,10 Meter Breite ausweisen zu können. Das trägt der Tatsache Rechnung, dass neue Pkw (inklusive Außenspiegeln) inzwischen häufig breiter sind als 2,0 Meter. Sie können nun dennoch links fahren, so dass eine verbesserte Verteilung des Verkehrs – und damit insgesamt eine höhere Leistungsfähigkeit des Baustellenabschnitts – erreicht werden kann. Zudem erleichtert diese Fahrstreifengestaltung die Aufrechterhaltung von Tempo 80 km/h innerhalb der Baustelle als bewährte Geschwindigkeit, welche Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt.



Fotos: Straßen.NRW

Da die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur – vor allem an die Straßenverkehrsinfrastruktur – allen Annahmen nach weiter steigen werden, ist also auch in Zukunft mit Baustellen zu rechnen – auch deshalb, weil in den nächsten zehn Jahren allein für die rund 400 großen Brücken im Verlauf von Autobahnen und Bundesstraßen in NRW ein „Ertüchtigungsbedarf“ von etwa 4,5 Mrd. Euro geschätzt wird.

Unter verkehrssicherheitlichem Blickwinkel betrachtet, stellen Baustellen hohe Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer: So kann sich die Verkehrsführung verändern, Fahrbahnquerschnitte können sich verengen, Beschleunigungs- oder Verzögerungsstreifen können verkürzt oder die Fahrbahnen verschmutzt sein. Da die Kapazität im Baustellenbereich oft eingeschränkt ist, ist dort zudem der Verkehr häufig dichter. Dennoch sind Baustellen nicht prinzipiell unfallgefährlicher – weil Unfälle aufgrund geringerer Geschwindigkeiten weniger folgenreich ausfallen.

Dass Baustellen in Schwachlastzeiten eingerichtet und Tagesbaustellen auf viel befahrenen Streckenabschnitten ebenfalls in verkehrsschwachen Zeiten gelegt werden, dient ebenfalls der Verkehrssicherheit – und selbstverständlich auch der Sicherheit der daran beteiligten Straßenwärtinnen und Straßenwärter. In Nordrhein-Westfalen werden derzeit etwa 30 Prozent der staukritischen Tagesbaustellen in der Nacht ausgeführt. Klar ist aber auch: Nacharbeit hat ihre Grenzen, wenn die Gefahr für das Straßenbedienstetpersonal oder die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu groß wird und wenn Anwohnerinnen und Anwohner über Gebühr gestört werden.

Damit die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten auf die im Verlauf einer Baustelle veränderten Bedingungen einstellen können, ist die Wahrnehmbarkeit des Baustellenbeginns, die Wahrnehmbarkeit von Veränderungen der Verkehrsführung und die Wahrnehmbarkeit von potenziellen Gefahrenbereichen im Baustellenbereich (zum Beispiel Behelfsanschlussstellen) von essentieller Wichtigkeit. Dazu zählt auch, dass die Fahrstreifenbreiten und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur Baustelle „passen“. Von einem einheitlich-konstanten Geschwindigkeitslimit über alle Baustellenabschnitte sollte nur dann abgewichen werden, wenn tatsächlich auch ein deutlicher Wechsel in der baulichen Gestaltung erfolgt.

Auffahrunfälle auf das Stauende sind gefährlich. Gründe für derartige Auffahrunfälle sind Ablenkung und Unaufmerksamkeit; mitunter spielt auch Müdigkeit eine Rolle. Auch wenn der Anteil der ermüdungsbedingten Unfälle an der Straßenverkehrsunfallstatistik mit 0,5 Promille eher gering ist, so ist die Dunkelziffer möglicherweise erheblich. Besonders betroffen könnten Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer sein, die ihre Fahrt bei Müdigkeit nicht einfach unterbrechen können – nicht zuletzt auch deshalb nicht, weil die Stellplatzkontingente an Bundesautobahnen am Limit sind. Die Bekämpfung der Unfallursache Müdigkeit bedeutet also auch, sich für eine Erhöhung der Stellplatzanzahl für Lkw zu engagieren. Ein optimiertes Management der bestehenden Stellplätze gehört ebenfalls dazu.

Autobahn- und Brückenbaustellen führen häufig zu Ausweichverkehren auch abseits offizieller Umleitungsstrecken. Dass auch für potenzielle Ausweichstrecken – und nicht nur den Baustellenbereich selbst – die Aspekte der Verkehrssicherheit in besonderem Maße berücksichtigt werden müssen, ist selbstverständlich.

Ebenso selbstverständlich ist, dass bei zu erwartenden Staus, beabsichtigten Sperrungen und planmäßigen Umleitungen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über Verzögerungen vorab informiert werden. So können sie längere Fahrzeiten einplanen oder ein alternatives Verkehrsmittel wählen. Auch damit kann zur Entspannung der Verkehrssituation beigetragen werden, da der verbleibende Verkehr dann – hoffentlich – unfallfreier abläuft.



Was wir wollen:

- Das Autobahnnetz in NRW muss leistungsfähig bleiben. Wir werden es dort ausbauen, wo Kapazitätsgründe es erfordern.
- Wir verfolgen eine systematische Ertüchtigung des Brückenbestandes im Zuge hoch belasteter Autobahnen und Bundesstraßen. Trotz zahlreicher Baumaßnahmen wollen wir Korridore für den Schwerverkehr gewährleisten.
- Wir unterstützen die Initiative der Bundesregierung, das Lkw-Parkstanddefizit an Bundesautobahnen zu verringern und neue Parkplätze für Lkw zu schaffen. Im Rahmen unserer Möglichkeiten tragen wir dazu bei, das Management von freien Parkplätzen zu optimieren, etwa durch telematische Anzeigen.
- Wir werden Autobahnbaustellen fortlaufend auf potenzielle Einrichtungsdefizite überprüfen (insbesondere deren Annäherungs- und Verschwenkungsbereiche, die Gestaltung eventueller Behelfsanschlussstellen sowie die Rückverschwenkungsbereiche) und gegebenenfalls optimieren.

Infrastruktursicherheitsmanagement (Sicherheitsaudit)

Situationsanalyse

Bei der Neuplanung von Straßen – oder auch nur von deren Teilabschnitten – gilt es, eine Vielzahl von Aspekten, Interessen und örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. In der Vergangenheit war es üblich, Planungen einer allgemeinen Entwurfsprüfung, nicht aber einer unabhängigen Sicherheitsprüfung zu unterziehen. Dies führte mitunter zu Sicherheitsproblemen, die dann nach Fertigstellung der Baumaßnahme mit erhöhtem Aufwand – und gegebenenfalls sogar nach Unfällen mit Personen- oder Sachschäden – korrigiert werden mussten.

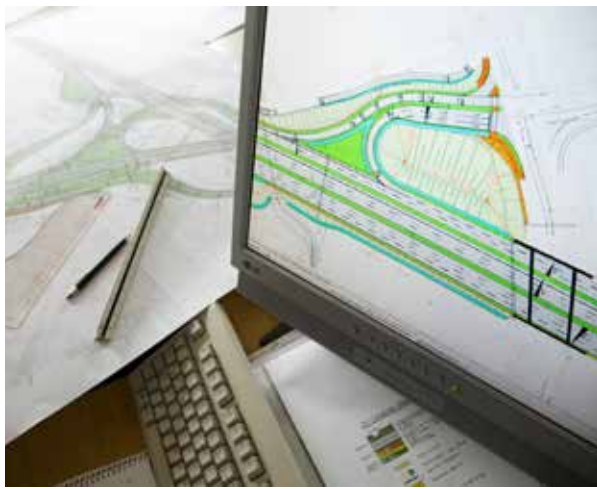


Foto: Straßen.NRW

Ein Ziel von Sicherheitsaudits ist, Sicherheitsdefizite von Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen einer Straße noch in der Planungsphase zu identifizieren. Der Vorteil eines Sicherheitsaudits besteht nicht zuletzt darin, dass es den konkreten Einzelfall auf eventuelle Gefahrenquellen untersucht und mithilft, diese zu beseitigen. Die dazu erforderlichen sogenannten „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)“ liegen seit 2002 vor.

Im Rahmen eines Sicherheitsaudits erfolgt eine unabhängige Prüfung aller Planungsunterlagen durch die Auditorin beziehungsweise den Auditor; im Fokus stehen Vorplanung, Vorentwurf, Ausführungsentwurf und bei der Verkehrsfreigabe auch die fertige Straße selbst. Potenzielle Defizite werden in einem Auditbericht fixiert.⁴⁶ Obgleich die Auditergebnisse formell nur beratenden Charakter haben, lösen zahlreiche Kritikpunkte nachweislich Änderungen an der weiteren Planung aus.

Hinsichtlich der Auditdurchführung lassen sich zwei unterschiedliche Verfahrensabläufe ausmachen: Einmal die gegenseitige Auditierung von Kommunen oder von Straßenbauämtern (beziehungsweise deren Niederlassungen) mit Koordinierung durch eine übergeordnete Behörde; einmal eine eigenständige Auditierung in den einzelnen Straßenbauämtern beziehungsweise Niederlassungen durch interne Fachleute. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW führt jährlich zahlreiche Audits in der Vorplanung, dem Vorentwurf, dem Ausführungsentwurf und vor der Verkehrsfreigabe durch; rund 90 Auditorinnen und Auditoren sind dabei aktiv. Hinzu kommt noch eine nicht unerhebliche Zahl von Auditorinnen und Auditoren in den Kommunen.

Mit der EU-Richtlinie 2008/96/EG vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist ein erster Schritt getan, in den Mitgliedsstaaten der EU die Potenziale eines Infrastruktursicherheitsmanagements flächendeckend zu erschließen. Die Richtlinie enthält unter anderem Vorgaben zum Sicherheitsaudit und sieht deren verpflichtende Anwendung bei Straßenbauprojekten im transeuropäischen Netz vor. Deutschland hat in Abstimmung zwischen dem Bund und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder die Vorgaben der Richtlinie in nationales Recht umgesetzt.⁴⁷

Handlungsrahmen

Ein in die Jahre gekommenes Straßenverkehrsnetz macht verstärkte Anstrengungen auch im Bestand erforderlich; regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen des in Betrieb befindlichen Straßennetzes erscheinen notwendig – nicht zuletzt unter präventiven Gesichtspunkten. Damit ist das sogenannte Bestandsaudit angesprochen, mit dem bestehende Straßen bezüglich ihrer Verkehrssicherheit analysiert werden können. Der mit einer flächendeckenden Bestandsaufnahme einhergehende hohe Arbeitsaufwand lässt allerdings nur eine anlassbezogene Durchführung zu – etwa dann, wenn sich die verkehrlichen Bedingungen der Strecke maßgeblich ändern und dadurch ein erhöhtes Unfallgeschehen erwarten lassen.

Dass die Ergebnisse von Sicherheitsaudits zum Teil auf sehr ähnliche Sicherheitsdefizite abheben, deutet an, dass es sich hier eher um Prozessfehler handelt als um Fehler, die aus mangelndem Wissen oder Können resultieren. Das könnte darauf hinweisen, dass die zugrundeliegenden Planungs- und Entwurfsrichtlinien möglicherweise nicht optimal strukturiert beziehungsweise formuliert sind. Eine unter dieser Perspektive vorgenommene Weiterentwicklung von Sicherheitsaudits würde etwa bedeuten, Rückkopplungsschleifen und -prozesse so einzubauen, dass Sicherheitsaudits helfen, auch zu Optimierungen der Entwurfsrichtlinien zu kommen.

Eine Weiterentwicklung könnte auch darin liegen, themenbezogene Audits durchzuführen, die die Belange einzelner Verkehrsteilnehmergruppen (Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzer, mobilitätseingeschränkte Personen und ähnliche) nicht allein unter verkehrssicherheitlicher Perspektive beleuchten, sondern eine systemische Sichtweise einnehmen – und die Schnittpunkte zu benachbarten Bereichen (zum Beispiel Möglichkeiten zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln, Erreichbarkeitsfragen) berücksichtigen. Das eröffnet zugleich die Gelegenheit, eine integrierte Sichtweise einzunehmen – das Auditing könnte also in ein umfassendes Qualitätsmanagement des „Systems Verkehr“ integriert werden.

Da derartige – oder ähnliche – Weiterentwicklungen die an die Auditorinnen und Auditoren gestellten Anforderungen weiter erhöhen, haben deren Aus- und (kontinuierliche) Fortbildung auch in Zukunft einen besonderen Stellenwert.



Foto: Straßen.NRW

Was wir wollen:

- Wir wollen bei allen relevanten Neu-, Aus- und Umbauprojekten Sicherheitsaudits durchführen, auch abseits des hochrangigen Straßennetzes.
- Wir wollen über die nach ESAS geforderten Sicherheitsaudits hinaus möglichst viele – auch „kleinere“ – Planungsmaßnahmen auditieren.
- Wir wollen die Aus- und kontinuierliche Fortbildung von Sicherheitsauditorinnen und -auditoren weiter vorantreiben – und dabei gegebenenfalls auch ungewöhnliche Wege gehen. Der Aufbau einer an Fehlerinformationssysteme in der Medizin angelehnten Audit-Fehlerberichtsdatenbank wäre ein Beispiel dafür.

46 Eine Analyse von Audits durch die Bundesanstalt für Straßenwesen lässt erkennen, dass Planungsdefizite außer- wie innerorts die Querschnittsgestaltung, die Linienführung und die Knotenpunkte betreffen. vgl. dazu u. a. Bark, A. et al. (2010). Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 196, Bergisch Gladbach.

47 vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Unfallhäufungsstellen

Situationsanalyse

An sogenannten Unfallhäufungsstellen passieren besonders viele Verkehrsunfälle desselben Musters – aber nicht jede Kreuzung, Einmündung oder Straßenabschnitt, in der beziehungsweise dem es häufig „kracht“, ist eine Unfallhäufungsstelle. Die Bewertung besonders unfallträchtiger Straßenbereiche als Unfallhäufungsstelle erfolgt anhand des Gemeinsamen Runderlasses (Gem. RdErl.) zu den „Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen“ des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr.⁴⁸ Er enthält unter anderem die maßgeblichen Kriterien zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -strecken, die sich an der Unfallanzahl, der Unfallschwere und der Gleichartigkeit der Unfälle innerhalb eines vorgegebenen Ein- beziehungsweise Dreijahreszeitraums orientieren.

Ortsbezogene Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen machen Unfallhäufungsstellen im Straßennetz frühzeitig erkennbar. Systematische und detaillierte Unfallanalysen lassen in der Regel Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und baulichen sowie verkehrlichen Gegebenheiten des Unfallortes (einschließlich seiner Umgebung) erkennen. Bei der Häufung gleichartiger oder besonders schwerer Unfälle auf einem eingeschränkten, punktuellen Streckenbereich kann von einem Defizit an der Straße selbst als einem unfallbegünstigenden Faktor ausgegangen werden. Das Erkennen und, darauf basierend, das Beseitigen dieses Defizits führt aufgrund des so gewonnenen Sicherheitsspielraums zumeist zu einer deutlichen Unfallreduktion.

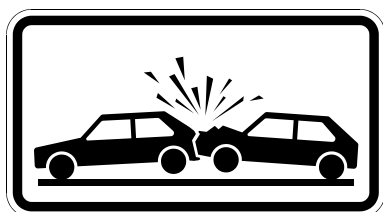
Diese Analysen werden von den örtlichen Unfallkommissionen realisiert, die sich stets aus Vertreterinnen und Vertretern der Polizei sowie der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden zusammensetzen. Sofern es das Unfallszenario erforderlich erscheinen lässt, können weitere Fachleute (zum Beispiel aus Stadtplanungsämtern, Verkehrsbetrieben, Verbänden) hinzugezogen werden.

In Nordrhein-Westfalen agieren mehr als 230 Unfallkommissionen mit insgesamt rund 800 Mitgliedern.

Aus den Analyseergebnissen werden verkehrstechnische, straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet und den zuständigen Stellen zur Umsetzung vorgeschlagen beziehungsweise durch die Unfallkommission festgelegt. Die beteiligten Behörden sind an die Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und zur zeitnahen Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen verpflichtet. In Vorher-Nachher-Vergleichen der Unfallentwicklung lässt sich ablesen, ob die realisierten Maßnahmen erfolgreich waren.



Foto: Straßen.NRW



Handlungsrahmen

Den Unfallkommissionen obliegt die Aufgabe, konkrete Vorschläge zur Beseitigung oder Entschärfung von Unfallhäufungsstellen zu entwickeln. Der Erfolg der von ihnen gewählten Maßnahme(n) ist dabei in hohem Maße davon abhängig, ob die Unfallanalysen detailreich und unter Berücksichtigung des aktuellen Fachwissens durchgeführt wurden. Hierzu zählt nicht allein die Kenntnis aktueller Regelwerke und Erlasse, sondern beispielsweise auch das Wissen, wie Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungsprozesse im Verkehr funktionieren.

Die Mitglieder von Unfallkommissionen benötigen also besondere Fachkenntnisse. Daher ist in Nordrhein-Westfalen die Fortbildung zur „Auswertung von Straßenverkehrsunfällen/Aufgaben der Unfallkommission“ im Jahr 2013 neu strukturiert worden. Nach einer Qualitätsprüfung im Dozententeam sowie einer intensiven Analyse der Rückmeldungen von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden die für die Teilnahme an Unfallkommissionen qualifizierenden Seminare nunmehr weiter auf die Anforderungen moderner Erwachsenenbildung zugeschnitten. Die Schulung teilt sich nun in zwei aufeinander aufbauende Module: Zu Jahresbeginn werden die Grundlagen der Unfallkommissionsarbeit vermittelt, so dass schon frühzeitig eine kompetente Teilnahme an den Sitzungen der Unfallkommissionen möglich ist. Das Aufbau-Modul ist am Jahresende platziert. In der dazwischen liegenden Zeit begleitet das Dozententeam die Seminarteilnehmerinnen und Seminarteilnehmer und steht für Rückfragen und Beratungen zur Verfügung.



Foto: DVR e.V.

Was wir wollen:

- ➔ Die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen ist nach wie vor eine unserer Hauptaufgaben. Wir werden daher weiterhin die Festlegungen und Handlungsanweisungen für die Durchführung der Unfallkommissionsarbeit in NRW regelmäßig überprüfen und im Abgleich mit neuen Erkenntnissen aus Forschung, Wissenschaft und Technik – und unter Berücksichtigung der Anwendungspraxis – aktualisieren.
- ➔ Wir werden die Arbeit der Unfallkommissionen weiterhin durch die kontinuierliche Ausbildung ihrer Mitglieder verbessern, da spezifische Fachkenntnisse die Voraussetzung einer erfolgreichen Unfallkommissionsarbeit darstellen.
- ➔ Wir wollen an die Ausbildung der Unfallkommissionsmitglieder auch regelmäßige Fortbildungen anschließen. Ein Pilotprojekt der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) – in das auch Fachleute aus NRW eingebunden sind – illustriert, wie eine solche Fortbildung aussehen kann.
- ➔ Wir stellen sicher, dass für alle Mitglieder von Unfallkommissionen ein einfacher (und kostenfreier) Zugang zu aktuellen technischen Regelwerken gewährleistet ist.
- ➔ Wir gewährleisten, dass die für die Qualifizierung der Unfallkommissionen verantwortlichen Dozentinnen und Dozenten umfassend ausgebildet sind. Dazu stellen wir u. a. einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch sicher.
- ➔ Unfallkommissionen, Verkehrsschauen, Sicherheitsanalysen und Sicherheitsaudits helfen, den Verkehrsraum sicherer zu gestalten. Wir wollen diese Instrumente stärken und fortentwickeln. Themenspezifische Verkehrsschauen wie die regelmäßige Überprüfung der verkehrstechnischen Ausstattung von BAB-Anschlussstellen zur Vermeidung von Falschfahrten sind ein Beispiel einer solchen Weiterentwicklung.

Straßen mit hohem Motorradverkehrsaufkommen

Situationsanalyse

Motorradfahren ist für viele eine verlockende Fortbewegungsart. Die Gründe dafür sind vielfältig: Motorradfahren wird mit Unabhängigkeit und Freiheit assoziiert, steht für die Beherrschung von Technik oder bietet die Gelegenheit, sich mit Gleichgesinnten fortzubewegen und auszutauschen. Insbesondere im ländlichen Raum dienen motorisierte Zweiräder darüber hinaus auch der Sicherstellung einer preisgünstigen Mobilität.

Ebenso groß wie der Reiz ist das Gefahrenpotenzial dieses Verkehrsmittels: Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer haben keine schützende Karosserie mit entsprechender Knautschzone, keinen Sicherheitsgurt, in der Regel keinen Airbag – und mitunter auch kein Antiblockiersystem (ABS). Unfälle von und mit Motorrädern haben daher häufig fatale Folgen. Hinzu kommt, dass Motorradfahrerinnen und -fahrer stark mit der Fahrzeugführung beschäftigt sind – da Motorräder bei langsamer Fahrt höchst instabil sind, bei schneller Fahrt vergleichsweise träge reagieren und empfindlich gegenüber Störeinflüssen sind, die auf der Strecke, an Kreuzungen und Einmündungen oder am Seitenrand auftauchen können (zum Beispiel wechselnde Fahrbahnoberflächen, fehlende Aufstell-



Foto: Straßen.NRW

möglichkeiten für Linksabbieger, Hindernisse neben der Fahrbahn). Wenn es um die Verkehrssicherheit für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer geht, spielt also auch die Straßenverkehrsinfrastruktur eine zentrale Rolle.

Handlungsrahmen

Nicht zuletzt deshalb hat Nordrhein-Westfalen als erstes Bundesland das (in 2007 veröffentlichte) Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken⁴⁹ umgehend eingeführt. Es gilt in erster Linie für unfallauffällige Bereiche von Motorradstrecken im Zuge bestehender Landstraßen; es kann aber auch für unfallauffällige Bereiche im Zuge anderer Straßen angewendet werden. Als Arbeitsunterlage speziell für die Straßenverkehrsbehörden und die Straßenbauverwaltung, die Polizei und für Verkehrsschau- und Unfallkommissionen stellt es zahlreiche Möglichkeiten zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit (nicht nur) auf Motorradstrecken vor.



Foto: Straßen.NRW

So weist das Merkblatt zum Beispiel darauf hin, dass auf der Strecke die optische Führung durch eine durchgezogene Mittelmarkierung in Kurven verbessert wird (die im Einzelfall auch doppelt ausgeführt werden kann, um die Distanz zum Gegenverkehr zu erhöhen). Eine vollflächige Erneuerung der Fahrbahndecke (anstelle einer teilweisen oder anstelle von „Bitumenstreifen“) sowie außerhalb der Fahrlinie von Motorradfahrern positionierte Vorankündigungspfeile beugen Griffigkeitswechseln im Fahrbahnbelag vor. Rüttelstreifen können Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer vor besonders unfallauffälligen Kurven taktil warnen – und setzen unter Umständen zugleich verkehrssichere Geschwindigkeiten durch.

An Kreuzungen und Einmündungen können separate Abbiegespuren die Sicherheit für Linksabbieger verbessern; durch die Sichtbarmachung auch von verkehrlich unbedeutenden Einmündungen (Wirtschaftswege, Parkplätze und so weiter) kann potenzieller Querverkehr angezeigt werden. Der Einsatz von flexiblen Pollern statt starrer Verkehrszeichen kann die Schwere von Motorradunfällen reduzieren.

Einem möglichst hindernisarmen Seitenraum kommt im Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken ein besonderer Schwerpunkt zu. Daher plädiert das Merkblatt unter anderem dafür, den Straßenseitenraum am Kurvenaußenrand zu entschärfen oder flexible Poller anstelle von harten Aufstellvorrichtungen (Pfosten) zu nutzen. Unterfahrschutze in Kurven mit hoher Abkommenswahrscheinlichkeit schützen Zweiradfahrerinnen und -fahrer davor, unter der Schutzplanke durchzurutschen beziehungsweise gegen einen der Stützpfeiler zu prallen. Denkbar ist auch die Ummantelung der Stützpfeiler mit sogenannten Anpralldämpfern – allerdings ist das Schutzpotenzial dieser Dämpfer geringer und sollte auf die Abschnitte begrenzt werden, die mit niedriger Geschwindigkeit (bis etwa 30 km/h) durchfahren werden.

In Übereinstimmung mit den im Merkblatt gemachten Vorschlägen sind auf den nordrhein-westfälischen Motorradstrecken bisher unter anderem rund 60 km Unterfahrschutz und mehr als 15.000 Anpralldämpfer verbaut worden. Elf Rüttelstrecken warnen vor besonders unfallauffälligen Abschnitten.



Foto: Straßen.NRW

Einmal mehr gilt, dass sich verkehrssicherheitliche Effekte nur dann abbilden lassen werden, wenn auf eine optimiert-angepasste Infrastruktur nicht mit höheren Fahrgeschwindigkeiten reagiert wird. Daher sind nach wie vor Verkehrsüberwachungsmaßnahmen notwendig; die gegebenenfalls saisonal oder regional beschränkt sein können. Ganz nebenbei kann bei solchen Kontrollaktionen auch der technische Zustand der Zweiräder (etwa auf Manipulationen, vor allem mit Blick auf die Lärmemission) überprüft werden. Begleitende Präventionsveranstaltungen auf Bikertreffs oder ähnlichen informellen Treffen helfen, für die Belange der Motorradsicherheit zu sensibilisieren.

Was wir wollen:

- ➔ Wir wollen zu einem fehlerverzeihenden Seitenraum beitragen. Dazu zählt etwa die Abschirmung von Bäumen durch Schutzeinrichtungen, die Anbringung eines Unterfahrschutzes in unfallauffälligen Kurven oder der Einsatz von Leiteinrichtungen aus flexiblem Material (statt starrer Verkehrszeichen).
- ➔ Wir setzen uns dafür ein, dass Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen verstärkt auch unter dem Blickwinkel der speziellen Erfordernisse von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern durchgeführt werden.
- ➔ Die Kommunen rufen wir dazu auf, Motorradstrecken mit dem im Merkblatt aufgezeigten Maßnahmenspektrum auf Optimierungspotenziale zu prüfen.
- ➔ Wir werden mit dazu beitragen, das Merkblatt in Richtung einer MVMot 2.0 fortzuschreiben, um so weitere Sicherheitspotenziale für das Motorradfahren zu erschließen.

49 vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007). Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot). Köln.

Fehlerverzeihende und selbsterklärende Straßen

Situationsanalyse

Gestaltung und Zustand der verkehrlichen Infrastruktur beeinflussen direkt die Verkehrssicherheit. Im Idealfall ist die Infrastruktur selbsterklärend, so dass deren Nutzerinnen und Nutzer intuitiv zu sicherem Verhalten angeleitet werden. Kennzeichen einer solchen Ausgestaltung sind zum Beispiel eine ausreichende Sicht auf den weiteren Straßenverlauf (auch unter Rückgriff auf moderne Beleuchtungskonzepte) sowie die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Gefährliche Objekte am Straßenrand sind entfernt oder zumindest abgesichert.

In der Vergangenheit sind unfallbelastete Streckenabschnitte durch ein Monitoring der Unfallzahlen identifiziert und mit darauf basierenden Maßnahmen entschärft worden – stets mit dem Ziel, Unfälle möglichst zu vermeiden oder potenzielle Unfallfolgen tunlichst abzumildern. Durch eine solche stetige Streckenüberprüfung konnten immer mehr Straßen (-teile) des Bestandsnetzes in Richtung einer „fehlerverzeihenden Straße“ weiterentwickelt werden. Derartige Straßen (und ihr unmittelbares) Umfeld haben Sicherheitsreserven. Sie bieten Spielräume, damit nach einem Fahrfehler immer noch die Fahrzeug-

kontrolle gegeben ist, und schützen Insassen und Fahrzeug weitgehend vor dem Zusammenprall mit anderen Fahrzeugen oder gefährlichen Objekten im Straßenraum. Konkret bedeutet „fehlerverzeihend“ zum Beispiel, dass das Bankett befestigt ist, so dass beim Abkommen von der Fahrbahn die erwartbare Gegenlenkreaktion nicht im Schleudern oder einer Gegenverkehrskollision endet. Das Konzept der „fehlerverzeihenden Straße“ kann gleichermaßen auf außerörtliche wie auf innerörtliche Straßen angewendet werden.

Bei allen Bemühungen, soviel Verkehr wie möglich auf Schienen oder Wasserstraßen zu verlagern, muss dennoch auch künftig mit hohen Verkehrsbelastungen auf nordrhein-westfälischen Straßen gerechnet werden – nicht zuletzt aufgrund der Transitfunktion Nordrhein-Westfalens. Darüber hinaus stellt der viel zitierte demografische Wandel die Straßengestaltung vor neue Herausforderungen. Zukünftig ist der Straßenraum – und die Verkehrsraumgestaltung insgesamt – stärker auch den Bedürfnissen älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer anzupassen.

Damit ist eine Straßengestaltung gefragt, die nicht nur fehlerverzeihend, sondern im Idealfall selbsterklärend ist. Bei einer „selbsterklärenden Straße“ entspricht die Straßengestalt der Erwartung ihrer Nutzerinnen und Nutzer. Gefahrenstellen sind als solche erkennbar, unangenehme „Überraschungen“ bleiben aus. Im Idealfall führt die Straßengestalt automatisch zum gewünschten Verhalten – weil eindeutig erkennbar ist, welches (Fahr-)Verhalten verlangt wird. „Selbsterklärende Straßen“ benötigen daher auch weniger Verkehrszeichen – ein Grund dafür, dass die Verarbeitung der konkreten (Verkehrs-)Situation einfacher wird und so auch für Personen leichter bewältigbar ist, deren Leistungsfähigkeit eingeschränkt ist. Eine „selbsterklärende Straße“ kommt nicht nur Älteren zugute, sondern beispielsweise auch gestressten Berufspendlerinnen und Berufspendlern oder ungeübten Fahranfängerinnen beziehungsweise Fahranfängern. Dass das Konzept der „selbsterklärenden Straße“ vor allem bei Neubau- oder größeren Umbaumaßnahmen greift, ist selbstverständlich.



Foto: Straßen.NRW

Handlungsrahmen

Profilierte Randmarkierungen, die die Fahrbahngrenzen auch akustisch spürbar machen, oder Schutzplanken, die Hindernisse am Fahrbahnrand abschirmen, sind Beispiele für einen fehlerverzeihenden Seitenraum. Separate Aufstellflächen für Linksabbieger oder eigene Abbiegestreifen für Rechtsabbieger reduzieren Auffahrunfälle – und verdeutlichen, wie eine „fehlerverzeihende Straße“ im Landstraßennetz ausgestaltet sein kann.

„Selbsterklärende Straßen“ berücksichtigen vor allem wahrnehmungspsychologische Erkenntnisse: So können Aufpflasterungen an Einmündungen oder Querungsanlagen den potenziellen Querverkehr beispielsweise von Fußgängerinnen und Fußgängern verdeutlichen. Haltelinien, Verkehrszeichen oder eine Verengung des Straßenbildes machen Wartepflichten erkennbar. Auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften können mit solchen (und weiteren) gestalterischen Elementen auch die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen angezeigt werden. Sensible Verkehrsbereiche – Kitas, Schulen, Altenheime, aber auch Straßen- und Eisenbahntunnel oder Bahnübergänge – können optisch „herausgearbeitet“ werden, so dass sich die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf die Situation einstellen können. Ebenso können beispielsweise bisher unfallauffällige Kurven durch Änderungen in der Beschilderung, der Markierung oder der Seitenraumgestaltung frühzeitig erkennbar gemacht werden.

Eine selbsterklärende, situationsangepasste Straßenraumgestaltung kann auch mit Hilfe des „Shared Space“-Konzepts⁵⁰ erreicht werden. Es verfolgt die Planungsidee einer gemeinsamen Nutzung des Raumes als Verkehrs- und Aufenthaltsraum. Dabei setzt „Shared Space“ nicht auf restriktive Regeln, sondern auf gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer untereinander. Dort, wo städtebaulich plausibel und wo vielfältige Nutzungen des Raumes nachgefragt werden, soll das Mischungsprinzip verfolgt werden – das sich allerdings nicht per se stets auf alle Verkehrsarten beziehen muss. „Shared Space“ verzichtet auf Lichtsignalanlagen und in den meisten Fällen auch auf Beschilderung und Markierung – und will so auch die Überregulierung

im Straßenraum zurückdrängen. Letztgenannten „Weniger-ist-mehr“-Gedanken greifen auch „Simply-City-Konzepte“⁵⁰ auf, die den öffentlichen Stadt- und Verkehrsraum von allen Elementen befreien möchten, die für die Mobilität der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überflüssig oder gar kontraproduktiv sind.

Eine „selbsterklärende Straße“ benötigt besonders die Verzahnung zwischen planerischen, entwurfstechnischen und verkehrsregelnden Elementen. Wenn das gelingt, kann sie ihren großen Vorteil ausspielen: Die schnelle Rückmeldung der Infrastruktur auf unerwünschtes Fahrverhalten macht die Straße nicht nur selbsterklärend, sondern auch sicher und selbstüberwachend.

Was wir wollen:

- ➔ Wir setzen uns dafür ein, die Leistungsfähigkeit des nordrhein-westfälischen Straßennetzes zu erhalten. Unter dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ fokussieren wir auf eine Konsolidierung des Straßennetzes. Umbaumaßnahmen sollten grundsätzlich nach dem Konzept einer „fehlerverzeihenden Straße“ erfolgen.
- ➔ Wir wollen größere Neubaumaßnahmen, die vor allem im Rahmen von Lückenschlüssen angegangen werden, nach dem Entwurfsprinzip der „selbsterklärenden Straße“ verwirklichen.
- ➔ An höher belasteten Außerortsstraßen soll ein sicheres Überholen durch den Bau von dritten Fahrstreifen erleichtert werden (u. a. durch ein 2+1-System).
- ➔ Wir wollen außerörtliche Straßen in Bezug auf Bankett und Seitenraum(-gestaltung) überprüfen und dort, wo notwendig, optimieren.
- ➔ Innerorts sollen Fahrbahnverschwenkungen, Querungsanlagen etc. die Geschwindigkeit drosseln und zugleich anzeigen, dass mehrere Verkehrsteilnehmergruppen Nutzungsansprüche an die Straße haben.

Tunnelsicherheit

Situationsanalyse

Mit 55 Tunneln⁵¹, die der Landesbetrieb Straßenbau.NRW derzeit betreut, hat Nordrhein-Westfalen die dritthöchste „Tunneldichte“ bundesweit vorzuweisen. Fünf weitere Tunnel sind derzeit in Planung, Bau oder unmittelbar vor der Fertigstellung. Dennoch ist der Anteil von Tunneln an der Länge des Gesamtstraßennetzes sehr gering: In Nordrhein-Westfalen haben Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen eine Länge von insgesamt knapp 20.000 km – mit einem Tunnelanteil von rund 25 km.



Foto: Straßen.NRW

Obwohl – oder weil – Fahrten durch Tunnel deshalb selten sind, haben Menschen häufig ein beunruhigendes Gefühl, während sie durch Tunnel fahren. Tunnelunfälle erklären diese Angst nur unzureichend, denn aus unfallanalytischer Perspektive sind Tunnel unauffällig. Möglicherweise ist die diffuse Angst vor Tunneldurchfahrten eher darin begründet, dass Unfälle in einem Tunnel (insbesondere mit Fahrzeugbrand) weitaus schwieriger zu beherrschen sind als solche Ereignisse auf freier Strecke.

Die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Tunneln (RABT, 2006) bilden die geltenden Sicherheitsvorschriften ab. Sie definieren, dass bereits in der Planungsphase verkehrliche, sicherheitliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Aspekte in einem Gesamtsicherheitskonzept zu bündeln sind – und dieses Konzept unter anderem auch Aussagen zur Selbst- und Fremddrettung von Personen sowie zur Brandbekämpfung beinhalten muss. Die Tunnelsicherheit während des Betriebs fokussiert vor allem auf die Sicherheit im Unfall- beziehungsweise Schadensfall. Sie steigt, wenn die Tunnelnutzerinnen und Tunnelnutzer wissen, wie sie sich im Störungs- oder Notfall verhalten sollen.

Nicht zuletzt deshalb wurden bei allen Tunneln diejenigen Sicherheitseinrichtungen, die in besonderem Maße verhaltensleitend sind (zum Beispiel Fluchtweg- und Notrufkennzeichnung, Gestaltung der Notausgänge), nachgerüstet. Der Einbau schallisolierter („lärmdichter“) Notrufeinrichtungen erleichtert die Kommunikation zwischen der Leitzentrale und den Tunnelnutzerinnen und Tunnelnutzern. Technische Weiterentwicklungen bei der Video- beziehungsweise Übertragungstechnik machen eine breitere Überwachung im Tunnel möglich. Eine permanent besetzte Tunnelleitzentrale (mit den zwei Standorten Duisburg und Hamm) gewährleistet rund um die Uhr die Überwachung aller Tunnel im Verlauf von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen. Beide Standorte sind deshalb mit technisch-funktional gleichen Ressourcen ausgestattet (sogenannte Redundanz), damit vom jeweils anderen Standort die Überwachung unmittelbar übernommen werden kann, falls die Technik an einem Standort ausfallen sollte.



Foto: Straßen.NRW

Der prognostizierte Anstieg der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer stellt auch die Tunnelsicherheit vor neue Herausforderungen, weil Veränderungen im Wahrnehmungs-, Orientierungs- und Reaktionsvermögen sowie in der körperlichen Leistungsfähigkeit dazu führen können, dass Ältere bei Pannen- oder Brandfällen in Tunneln anders reagieren.

Handlungsrahmen

Insbesondere für den öffentlichen Verkehrsraum gilt, dass wesentliche Informationen mindestens für zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) gegeben werden. Mit der Installation etwa von Großflächenruftastern werden Teile der Sicherheitseinrichtung von Tunneln besser erkennbar; die Anordnung visueller Leiteinrichtungen an Tunnelwänden und -boden sorgt für eine eindeutige(re) visuelle Führung. Wirkungsanalysen der im Tunnel sichtbaren Sicherheitseinrichtungen wiederum deuten an, dass die durch sie angezeigte alleinige „visuelle Alarmierung“ mitunter nicht ausreichend ist, um Personen zum Verlassen der Tunnelröhre zu bewegen. Begleitende Durchsagen erhöhen die Befolgung der Anweisungen deutlich, so dass hier die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips bedeutet, optisch und akustisch zu warnen.

Um auch den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen zu entsprechen, wird bei Bestandserüchtigungen von Tunneln dort, wo baulich möglich, bereits heute der Bordstein des Notgehweges im Fluchttürenbereich auf das Fahrbahnniveau abgesenkt. So kann ein barrierefreier Verkehrsraum erreicht werden. Bei Tunnel-Neubauten wird mit der Absenkung des Notgehweg-Bordsteins auf 3 cm eine barrierearme Zugänglichkeit geschaffen. Beide baulichen Eingriffe kommen nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen entgegen, sondern erleichtern zum Beispiel auch Seniorinnen und Senioren das Verlassen der Tunnelröhre.

Gemeinsam mit den Einsatzdiensten (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste) und der Straßenbauverwaltung durchgeführte Übungen von Unfall- und Brandszenarien erproben das Zusammenspiel der Einsatzkräfte – und helfen, die Zeit vom Ereignisfall bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte möglichst klein zu halten.

Hohe bauliche wie betriebliche Sicherheitsstandards machen Tunnel zu den teuersten Anlageteilen im Straßenverkehr. Zugleich werden Tunnelösungen immer häufiger eingefordert – aus Lärmschutzgründen oder weil Platzverhältnisse keine andere Lösung zulassen. An die Realisierung neuer Tunnel sollte daher ein strenger Maßstab angelegt werden. Die Forderungen nach deren immer umfangreicherer technischer Ausstattung sind ebenfalls kritisch zu betrachten – auch wenn zweifelsohne ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet bleiben muss. Zukünftig wird es daher auch darum gehen, weitere Sicherheitsgewinne aus einem stetig optimierten Gesamtsicherheitskonzept zu erschließen.

Was wir wollen:

- ➔ Wir werden die Tunnel – auch die bestehenden – auf die Einhaltung der aktuellen Richtlinien überprüfen und, sofern notwendig, daran anpassen. Wo situative Bedingungen dem entgegenstehen, nutzen wir Alternativen, die zu einem gleichwertigen oder höheren Schutzziel führen. Die Anpassung der Sicherheitseinrichtungen, die die Selbstrettungsmöglichkeiten verbessern, hat dabei Priorität.
- ➔ Wir wollen das Zusammenspiel von Polizei, Feuerwehr, Rettungsdiensten und Straßenbauverwaltung durch vermehrte Notfallübungen (Pannen- und Brandschutzübungen) weiter optimieren. Dazu werden wir gleichermaßen Notfall-Simulationen wie auch reale Übungen vor Ort durchführen.
- ➔ Wir entwickeln einen Tunnel-Simulator, mit dem die Operatorinnen und Operatoren in der Tunnelleitzentrale Notfallsituationen trainieren können. Damit die Operatorinnen und Operatoren lernen, wie sich Extremsituationen auf das Handeln und Entscheiden auswirken, gehört die pädagogisch-psychologische Vor- und Nachbereitung der Simulation untrennbar dazu.
- ➔ Wir wollen, dass Tunnelnutzerinnen und Tunnelnutzer wissen, wie sie sich im Pannen-, Unfall- und Brandfall im Tunnel verhalten sollen. Wir setzen uns daher dafür ein, in der Fahrausbildung auch das richtige Verhalten im Tunnel zum Thema zu machen.
- ➔ Wir wollen die Tunnelsicherheit weiter erhöhen. Wir werden unter anderem durch stetige Projekt- und Netzwerkarbeit (bundes- und europaweiter fachlicher Austausch, „good-practice-Sammlung“ mit den Niederlanden u. ä.) dazu beitragen, dass die Tunnelsicherheit auch zukünftig gewährleistet ist.

Falschfahrten

Situationsanalyse

In Nordrhein-Westfalen gibt es zwischen 350 bis maximal 450 gemeldete Falschfahrten pro Jahr, wobei etwa 30 bis 35 Prozent ihren Ursprung an BAB-Anschlussstellen haben. Unfälle mit Geisterfahrerinnen beziehungsweise Geisterfahrern sind selten. Einer bundesweiten Auswertung zufolge können rund 0,05 Prozent aller Unfälle auf Autobahnen auf Falschfahrten zurückgeführt werden, bei Unfällen mit Personenschäden sind es 0,2 Prozent. Nach Hochrechnung der vorliegenden Unfälle durch Falschfahrten ist bundesweit von jährlich 75 bis 80 Unfällen auf Autobahnen auszugehen.⁵² Zum Vergleich: In 2013 ereigneten sich bundesweit mehr als 18.400 Unfälle mit Personenschaden auf Autobahnen; die ausschließlichen Sachschadensunfälle sind hierin noch nicht enthalten. Dass „Geisterfahrer“-Unfälle dennoch häufig eine hohe (mediale) Aufmerksamkeit erlangen, liegt an den vergleichsweise schweren Unfallfolgen – etwa jeder sechste Unfall endet tödlich.



Foto: Straßen.NRW

Falschfahrten werden insbesondere nachts und am Wochenende gemeldet. Ursache für Falschfahrten sind bei älteren Fahrerinnen und Fahrern offenbar vor allem Orientierungsprobleme. Bei Jüngeren stehen Falschfahrten vermehrt in Zusammenhang mit Alkohol.

Handlungsrahmen

Wenn das Einfahren in die Ausfahrt(-rampe) der Autobahn oder das Wenden auf der Richtungsfahrbahn bewusst geschieht, lassen sich Falschfahrten so gut wie nicht vermeiden – denn hier liegen motivationale Beweggründe (unter anderem „Rückkehr“ zur verpassten BAB-Ausfahrt, Vermeidung von Stau, Umgehung von (polizeilichen Alkohol-) Kontrollen, Mutprobe, Suizid) vor. Diese Handlungen erfolgen vorsätzlich, sind daher kein „Irrtum“ und werden von den Handelnden nicht als Fehler angesehen.

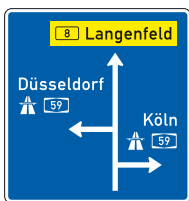
Unbewusst durchgeführte Falschfahrten, die ihre Ursache in Orientierungsproblemen haben, lassen sich möglicherweise durch eine verbesserte optische Führung eindämmen.

Eine in Nordrhein-Westfalen erarbeitete, auf Anschlussstellen an Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen abzielende Checkliste zur Verhinderung von Falschfahrten überprüft

- die bauliche Gestaltung der Anschlussstellen (Knotenpunkt der untergeordneten Straße, Rampenbereich),
- das Vorhandensein und den Standort der standardisierten Beschilderung, nämlich StVO-Zeichen 440, StVO Zeichen 430, StVO Zeichen 222-20, StVO-Zeichen 267, StVO-Zeichen 330.1,
- die Markierungen im Einfahr- und Rampenbereich sowie
- die sonstige Ausstattung der Anschlussstelle.

Auch die generelle „Begreifbarkeit“ der Anschlussstellengestaltung wird erfasst.

Für Rastanlagen kann auf eine ähnliche Checkliste zurückgegriffen werden.



StVO-Zeichen 440:
Vorwegweiser zur
Autobahn



StVO-Zeichen 430:
Pfeilwegweiser zur Autobahn



StVO-Zeichen 222-20:
Vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts



StVO-Zeichen 267:
Verbot der Einfahrt



StVO-Zeichen 330.1:
Autobahn

Eine Überprüfung von 557 der insgesamt 577 Anschlussstellen an Autobahnen beziehungsweise an zweibahnigen Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen und an 191 nordrhein-westfälischen Rastanlagen hat nur in wenigen Fällen Defizite im unmittelbaren Anschlussbereich erkennen lassen. Dabei handelte es sich überwiegend um „verschwundene“ Beschilderungen und Markierungen, deren Fehlen auch im Rahmen von Routinekontrollen durch den Straßenbetriebsdienst hätte bemerkt werden können.



Foto: Straßen.NRW

Prinzipielle Defizite bei der (Falschfahrer-)Beschilderung waren ebenfalls die Ausnahme. Hierbei handelte es sich meist um die Ergänzung – im Sinne einer beidseitigen Aufstellung – des StVO-Zeichens 267 (Verbot der Einfahrt) und die Aufbringung von Richtungspfeilen in den Autobahn-Auffahrtrampen, die auch bei baulicher Mitteltrennung erfolgen soll.

Aufgrund dieses Status quo besteht derzeit keine Notwendigkeit zur Erprobung und zum Einsatz etwaiger technischer Systeme zur Falschfahrerwarnung.

Was wir wollen:

- ➔ Wir werden die Anschlussstellen von Autobahnen, Rastanlagen und zweibahnigen Bundesstraßen fortlaufend auf Ausstattungsdefizite überprüfen und gegebenenfalls nachbessern – sofern nicht bereits geschehen.
- ➔ Wir halten es für notwendig, Sicherheitsüberprüfungen zur Vermeidung von Falschfahrten in bestehende regelmäßige Verkehrsschauen, anlassbezogene Planungs- und Bestandsaudits, regelmäßige Kontrollen des Betriebsdienstes etc. einzugliedern.
- ➔ Spätestens alle zwei Jahre ist eine Sicherheitsüberprüfung zur Vermeidung von Falschfahrten im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen durchzuführen.
- ➔ Wir richten an die Fahrschulen den Appell, das Thema Falschfahrten auch in der Fahrausbildung verstärkt zu behandeln.

52 vgl. Gerlach, J.; Seipel, S. & Leven, J. (2012). Falschfahrten auf Autobahnen. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 89.231/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Wuppertal.

Fußwege

Situationsanalyse

Wer zu Fuß unterwegs ist, kennt die Schwachstellen im Fußwegenetz: Da werden Bürgersteige durch Park-scheinautomaten, Schildermasten, Abfallbehälter oder Werbeaufsteller im wahrsten Sinne des Wortes zugestellt, oder der Bürgersteig wird als legitime Parkmöglichkeit angesehen. Unter anderem illustriert das NRW-Modellprojekt „SimplyCity“⁵³, welche Vielzahl von Elementen den für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Raum unnötig limitiert. Darüber hinaus machen fehlende Querungsstellen oder Übergänge mit (zu) langen Wartezeiten den Fußverkehr unnötig unsicher; Trampelpfade sind entweder ein Hinweis für nicht akzeptierte (und nicht notwendige) Umwege oder zeigen an, dass für eine offenbar viel genutzte Fußwegroute eine „offizielle“ Verbindung fehlt.

Die Vernachlässigung des Fußverkehrs ist oft alltäglich – obwohl der Fußverkehrsanteil am „Modal Split“⁵⁴ in Nordrhein-Westfalen zwischen 15 und 27 Prozent pendelt und damit die zweitstärkste Verkehrsart hinter dem motorisierten Individualverkehr darstellt.



Foto: Landesverkehrswacht NRW

Die Unfallzahlen für das Jahr 2014 illustrieren, dass Fußgängerinnen und Fußgänger rund zehn Prozent der im Straßenverkehr Verletzten und 22 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten stellen. Der Anteil an Getöteten weist auf die hohe durchschnittliche Schwere von Fußgängerunfällen hin. Vor allem im innerstädtischen Verkehr sind Fußgängerinnen und Fußgänger gefährdet – schlichtweg deshalb, weil im Ortsgebiet ein wesentlich höheres Fußgängeraufkommen als außerorts vorhanden ist. Unfallanalysen deuten an, dass infrastrukturelle Defizite häufig als unfallmitverursachend gelten können.

Handlungsrahmen

Eine Steigerung des Fußverkehrsanteils – laut NRW-Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität soll der Anteil des Fuß- und Radverkehrs perspektivisch auf 60 Prozent aller zurückgelegten Wege in Innenstädten erhöht werden – benötigt zuallererst eine fußverkehrsfreundliche Infrastruktur. Deren Basis ist ein attraktives Fußwegenetz, das von zentralen Fußwegeachsen und eigenständig geführten Gehwegen über straßenbegleitende Bürgersteige bis hin zu verkehrsberuhigten Bereichen reicht. Auch einsehbar-überschaubare Wege sowie ein Wegweisungssystem für den Fußverkehr sind wichtig – weil Fußgängerinnen und Fußgänger besonders umwegempfindlich sind.⁵⁵

Eine solche Netzgestaltung gelingt vor allem dann, wenn die Neubauplanung von Straßen a priori von den Rändern her (statt von der Fahrbahn aus) beginnt und zunächst die Flächenansprüche des Fußverkehrs (sowie die des Radverkehrs) geklärt werden, bevor die Flächenansprüche des Kfz-Verkehrs zur Diskussion stehen. Für einen gleichermaßen sicheren wie komfortablen Fußverkehr sollten die vom Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzten Flächen möglichst minimiert werden; im Idealfall wird die Eigenständigkeit des Fußverkehrsraums zudem so gesichert, dass unerwünschte Fremdnutzungen (zum Beispiel das Gehwegparken) weitestgehend unterbleiben.

Eine Verkehrsgestaltung, die auch potenzielles Fehlverhalten von Fußgängerinnen beziehungsweise Fußgängern verzeiht, bedeutet etwa, die Warteflächen an Fußgängerüberwegen oder an Haltestellen ausreichend zu dimensionieren und zu markieren – das ist nicht nur für Kinder und Senioren hilfreich, sondern vermeidet auch eine versehentliche Nutzung von gegebenenfalls umliegenden Radverkehrsflächen. Um gegen die potenzielle Unfallursache „Nicht-Sichtbarkeit“ anzugehen, empfiehlt es sich, die Sichtbeziehungen zu evaluieren und gegebenenfalls bauliche Alternativen zu prüfen. Auch die Prüfung der Straßenbeleuchtung könnte unter diesem Gesichtspunkt erfolgen. Definierte Querungsstellen einerseits und kleinteilige Fußwegenetze andererseits vermeiden, dass Straßen abseits von Querungsstellen überquert werden müssen.

Vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft gilt es, auch deren Ansprüche an Fußwege beziehungsweise Fußwegnetze zu berücksichtigen – etwa dadurch, dass Sitzgelegenheiten die Möglichkeiten für Pausen eröffnen, Grünphasen an Lichtsignalanlagen ausreichend lang dimensioniert werden oder unvermeidbare Einbauten im Fußwegenetz kontrastreich gestaltet sind.

Ein besonderes Augenmerk der Barrierefreiheit⁵⁶ wird darin liegen, eine „Rollatortauglichkeit“ in Form einer stufenlosen, glatten Oberflächengestalt zu realisieren. Dabei gilt: Barrierefreiheit ist für etwa zehn Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 30 bis 40 Prozent notwendig – und für alle Nutzerinnen und Nutzer komfortabel. Unabhängig davon, welche Ansätze und Maßnahmen gewählt werden: Eine ganzheitliche, altersensible Sicht erscheint absolut notwendig.



Foto: Straßen.NRW

Was wir wollen:

- Wir wollen den Stellenwert des Fußverkehrs weiter stärken und dessen Mobilitätspotenziale weiter erschließen. Mit dem Förderprogramm Nahmobilität unterstützen wir die Kommunen bei der Verbesserung ihrer Fußverkehrs-Infrastruktur.
- Wir wollen fußgängerfreundliche Signalschaltungen und appellieren an die Kommunen, sichere Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerampeln, Mittelinseln oder Zebrastreifen zu schaffen.
- Wir befürworten Maßnahmen der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs (beispielsweise gesonderte Ampelphasen für abbiegende Fahrzeuge, Vermeidung zügiger Ab- und Einbiegerführungen), um Konflikte zwischen dem Kfz- und dem Fußverkehr zu minimieren.
- Mit der Herausgabe von Arbeits- und Entscheidungshilfen, zum Beispiel der Broschüre „Fortschritt – ein Plädoyer für den Fußverkehr“ der AGFS NRW⁵⁷, benennen wir die Leitlinien der Fußverkehrsförderung und möchten wir die örtlich zuständigen Behörden unterstützen, Infrastruktureinrichtungen für Fußgänger anzulegen, die den Qualitätsansprüchen unterschiedlicher Nutzergruppen – auch den von mobilitätseingeschränkten Personen – Rechnung tragen.
- Wir stellen den Entscheidern in Politik und kommunaler Verwaltung mit der Broschüre „Städte in Bewegung – Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur“ einen Handlungsleitfaden zur Verfügung, der Wege zur Schaffung einer Infrastruktur aufzeigt, die den Fußverkehr fördert, Bewegung ermöglicht und zu Spiel und Sport motiviert.

53 Mehr zu „SimplyCity“ unter www.simply-city.de.

54 Der „Modal Split“ für den Personenverkehr beschreibt, in welchem Ausmaß Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Kfz und mit dem ÖPNV unternommen werden.

55 Der Wanderroutenplaner NRW (www.wanderroutenplaner.nrw.de) bietet eine Navigationshilfe für den Fußverkehr in Alltag und Freizeit.

56 Vgl. dazu den „Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau NRW, der auf den Internetseiten des Landesbetriebes als Download bezogen werden kann.

57 AGFS NRW: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW.

Radverkehrsanlagen

Situationsanalyse

Nordrhein-Westfalen ist das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland – nicht zuletzt deshalb, weil in den vergangenen 30 Jahren rund 1,8 Mrd. Euro in den Bau von rund 9.350 Kilometern Radwegen investiert wurden. Insgesamt steht ein ausgeschildertes Radwegnetz von mehr als 28.600 Kilometern zur Verfügung. Mit der Einrichtung von Radstationen an Bahnhöfen des Schienenverkehrs, der Ausweisung von touristischen Fahrradrouten, dem Engagement der landesweiten „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) und zahlreicher weiterer Akteure sowie, nicht zu vergessen, den Anstrengungen im Bereich der Mobilitätsbildung ist es gelungen, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Nordrhein-Westfalen kontinuierlich zu steigern.

Diese Erfolge führen allerdings auch dazu, dass die Radverkehrsinfrastruktur in manchen Städten bereits bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit – und mitunter auch darüber hinaus – strapaziert ist. Insbesondere im ohnehin begrenzten Verkehrsraum der Innenstädte führen steigende Radverkehrsanteile zu Problemen, da die Flächenverteilung stark zugunsten des Kfz-Verkehrs ausfällt. Plakativ formuliert: Platz ist (dann) die neue Mangelware. Das erscheint problematisch, weil die radverkehrlichen Rahmenbedingungen wie Geschwindigkeit, Praktikabilität, Zeitersparnis und so weiter für das alltägliche Nutzungsverhalten von erheblicher Bedeutung sind.

Unfallanalysen deuten an, dass ähnlich wie beim Fußverkehr einmal mehr infrastrukturelle Defizite als unfallmitverursachend gelten können – zum Beispiel fehlende Sichtbeziehungen, (zu) schmale Radwege mit ungeeigneten Oberflächen oder Radien, ungeeignete Querungsstellen. Als verhaltensbezogenes Defizit bei den Radfahrern ist besonders das Fahren auf „falschen“ Flächen (zum Beispiel dem Gehweg oder in falscher Richtung), die Nichtbeachtung von Verkehrsregeln (Fahren gegen die Einbahnstraße oder bei Rot) sowie das Fahren unter Alkoholeinfluss zu konstatieren.

Handlungsrahmen

Damit das Radfahren eine „echte“ Alternative bleibt – oder erst wird –, muss die Radverkehrsinfrastruktur „stimmen“. Deren Qualität steigt, wenn die Radverkehrsführung möglichst umwegfrei gestaltet ist, das inner- wie außerörtliche Netz möglichst keine Lücken aufweist und dessen Kapazitäten dort, wo notwendig, auch „Massenverkehr“ erlauben. Mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010) liegt ein aktuelles Regelwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen vor.

Radschnellwege, die Arbeitsplatzschwerpunkte sowie Stadtzentren mit den Wohngebieten verbinden oder das Haupttroutennetz einer Stadt an das der Nachbarkommune(n) anschließen, sind eine Möglichkeit zur Kapazitätserhöhung des Radverkehrsnetzes. Eine gute Radverkehrsinfrastruktur beinhaltet auch eine klar erkennbare Radverkehrsführung. Diese sollte Sichtbeziehungen (auch an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten) herstellen und die nur bedingt verträglichen Verkehrsströme möglichst separieren. Die Einrichtung von Fahrradschleusen ist eine solche Maßnahme; die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie eine durchgehende (und gegebenenfalls durch Einfärbung sichtbar gemachte)



Foto: Landesverkehrswacht NRW

Radverkehrsführung auch über Zu- beziehungsweise Einfahrten und Furten hinweg macht auch für andere Verkehrsteilnehmer das Radverkehrsnetz wahrnehmbar.

Die bedarfsgerechte Dimensionierung des Radverkehrsnetzes und eine auch den Belangen der Radfahrerinnen und Radfahrer genügende Signalisierung lassen, ebenso wie die Radschnellwege oder der aufgeweitete Radaufstellstreifen⁵⁸, einen beschleunigten Radverkehr zu.

Eine Verbesserung der Infrastruktur des ruhenden Radverkehrs bedeutet etwa, Fahrradabstellanlagen an „Hot Spots“ der Fahrradnutzung (Innenstädte, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Stadtteilzentren) einzurichten. Falls Fahrradabstellanlagen vermehrt auch an intermodalen Umsteigepunkten eingerichtet werden, kann das Fahrrad seine „Zubringerfunktion“ ausbauen.

Ungeachtet dessen gilt, dass ein zentrales Element für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs die professionelle Unterhaltung des Radverkehrsnetzes ist – wenn die Fahrradnutzung eine Alternative zur Autonutzung darstellen soll, müssen beim Unterhalt des Radverkehrsnetzes ähnliche Qualitätsdimensionen angewendet werden wie bei der Straßenunterhaltung. Das bedeutet unter anderem, Schlaglöcher und ausufernden Randbewuchs zu beseitigen, die sichere Befahrbarkeit der Wege auch im Winter sicherzustellen (Winterdienst) und verdreckte oder beschädigte Wegweisung zu reinigen beziehungsweise zu ersetzen.

Dass der Beschilderung des Radverkehrsnetzes – und dem Radverkehrsnetz insgesamt – bereits eine hohe Aufmerksamkeit zukommt, zeigt sich beispielsweise daran, dass Beschädigungen oder fehlende Schilder per Mail oder via Hotline des Landesbetriebs Straßenbau NRW zentral erfasst werden. Die für die Schadensbehebung zuständige Stelle (Land, Kreis, Gemeinde) wird dann von dort informiert. Da die Kommunen ihre kommunalen Netze ebenfalls über diese Hotline monitoren lassen, entwickelt sie sich immer stärker zu einer landeseinheitlichen Servicehotline für das Radfahren in Nordrhein-Westfalen. Welche Radrouten zur Verfügung stehen, lässt sich – vergleichbar mit gängigen Auto-Routenplanern – adressgenau mit dem „Radroutenplaner NRW“ berechnen⁵⁹, dessen Routenführung sowohl das für den Alltagsverkehr eingerichtete Radroutennetz NRW als auch die touristischen Radrouten ausweist.



Foto: Straßen.NRW

Was wir wollen:

- ➔ Wir unterstützen die Kommunen mit dem Förderprogramm Nahmobilität bei der weiteren Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, des Radverkehrsservices und der -kommunikation. Wir empfehlen den Kommunen die Anwendung der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); für vom Land geförderte Radverkehrsanlagen ist deren Anwendung obligatorisch.
- ➔ Wir wollen landesweit mit der Förderung von Radschnellwegen zu einer erheblichen Kapazitätserhöhung des Radverkehrsnetzes beitragen.
- ➔ Wir betrachten bei Straßenneu-, Straßenum- und Straßenausbaumaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigt.
- ➔ Wir fordern die Kommunen auf, ihr Radverkehrsnetz so weiterzuentwickeln, dass es sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckt. Um potenzielle Netzlücken schließen zu können, unterstützen wir weiterhin sogenannte Bürgerradwege, die vor Ort unbürokratisch realisiert werden können.
- ➔ Wir stellen den Entscheidern in Politik und kommunaler Verwaltung mit der Broschüre „Städte in Bewegung – Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur“ einen Handlungsleitfaden zur Verfügung, der Wege zur Schaffung einer Infrastruktur aufzeigt, die den Radverkehr fördert, Bewegung ermöglicht und zugleich zu Spiel und Sport motiviert.

58 Radfahrerinnen und Radfahrer warten an roten Ampeln auf einer reservierten Fläche in „Pole-Position“ vor den Fahrzeugen.

59 vgl. www.radroutenplaner.nrw.de.

19. Februar 2014
12:16:50

Verkehrssicherheit technisch

Fahrzeugtechnik
herstellen

Verkehrstelematik



Foto: Straßen.NRW

Verkehrssicherheit technisch herstellen

Auch wenn Unfälle in aller Regel durch menschliches Versagen verursacht werden, also Maßnahmen zugunsten von mehr Verkehrssicherheit immer auch „am Menschen“ ansetzen müssen, so beruhen Verbesserungen der Verkehrssicherheit in erheblichem Maße auch auf dem Einsatz von Verkehrstelematik sowie auf fahrzeugtechnischen Neuerungen.

Verkehrstelematik stellt technische Lösungen bereit, um die Verkehrsabläufe möglichst sicher und leistungsfähig zu gestalten, die Umweltbeeinträchtigungen zu reduzieren, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen und den Verkehr gezielt zu steuern. Eine moderne, auf Informations- und Kommunikationstechnik basierende Verkehrsinfrastruktur bildet das Grundgerüst für die „Digitale Straße“. Sie stellt den direkten Austausch zwischen Fahrzeugen und der straßenseitigen Infrastruktur sicher. Für die Verkehrssicherheit bedeutet diese „car2x-Kommunikation“, dass quasi in Echtzeit vor Staus, Unfällen und anderen Gefahren gewarnt werden kann.

Dass die Fahrzeugtechnik eine weitere Säule der Verkehrssicherheit bildet, ist unstrittig. Zahlreiche

Fortschritte bei der aktiven wie bei der passiven Sicherheit von Fahrzeugen haben wesentlich dazu beigetragen, Personen- und Sachschäden bei Unfällen zu vermeiden oder deren Schwere zu vermindern. Da Ausrüstungsvorschriften nur auf europäischer Ebene realisierbar sind, werden wir uns dort weiterhin dafür einsetzen, die fahrzeugtechnischen Entwicklungen voranzutreiben. Oberstes Ziel muss es sein, diejenigen serienreifen oder in der Entwicklung befindlichen Systeme, die weitere Sicherheitsgewinne erwarten lassen, zügig einzuführen. Dass die entsprechenden Verordnungen und Richtlinien regelmäßig an den Fortschritt der technologischen Entwicklung angepasst werden müssen, ist selbstverständlich.

Die schrittweise Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen hin zu Funktionen, die automatisiertes Fahren (teil-, hoch- und vollautomatisch) ermöglichen, kann die Verkehrssicherheit weiter erhöhen – auch wenn noch erhebliche Rechtsanpassungen notwendig sind, bis vollständig automatisiert fahrende Fahrzeuge zum Alltag gehören.

Verkehrstelematik

Situationsanalyse

Prognosen deuten an, dass auch zukünftig die Verkehrsnachfrage auf Schiene und Straße weiterhin zunehmen wird. Dort, wo die Verkehrsflächen jedoch nicht entsprechend dieses Wachstums ausgebaut werden können, muss neben der Substanzerhaltung eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur klare Priorität haben.



Foto: Straßen.NRW

Es geht also darum, vorhandene Verkehrskapazitäten optimal zu nutzen und den bestehenden Verkehr sowohl verkehrssicher als auch effizient abzuwickeln. Die Verkehrstelematik kann dazu beitragen.



Foto: VRS GmbH

Handlungsrahmen

Verkehrstelematiksysteme gehören – nicht zuletzt auf den hoch belasteten Autobahnen Nordrhein-Westfalens – bereits zum Alltag. Netzbeeinflussungsanlagen steuern per Wechselwegweisung den Verkehr auf Autobahnen. In Nordrhein-Westfalen unterstützen zurzeit mehr als 70 dynamische Wechselverkehrszeichen mit integrierter Stauinformation (dWiSta) die Autofahrerinnen und Autofahrer bei ihrer Routenwahl; bis Ende 2018 soll das Netz der Verkehrsbeeinflussung auf rund 160 dWiSta-Tafeln erweitert werden. 20 Streckenbeeinflussungsanlagen harmonisieren situationsabhängig mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbieten den Verkehr oder warnen vor Stau. Zudem kann – sofern die Strecke dazu geeignet ist – mit einer temporären Standstreifenfreigabe ein weiterer Fahrstreifen geschaffen werden, um die Kapazität auf einem überlasteten Streckenabschnitt zu erhöhen.

Beeinflussungsanlagen an Knotenpunkten können durch Fahrstreifensignalisierungen (also deren Sperrung oder Freigabe) ebenfalls in den Verkehrsfluss eingreifen. 95 Zuflussregelungsanlagen an den nordrhein-westfälischen Autobahnanschlussstellen verhindern, dass Fahrzeugpuls in bereits hoch belastete Autobahnen einfahren.

Kommunal betriebene Verkehrstelematiksysteme fokussieren unter anderem auf die Strecken- und Netzoptimierung („Grüne Welle“); Parkleitsysteme reduzieren Parksuchverkehre; Park+Ride-Informationssysteme erleichtern den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln.

Eine elektronische Fahrplanauskunft informiert die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs bereits vor Fahrtantritt; ITCS⁶⁰ und dynamische Fahrgastinformationssysteme, die die tatsächlichen Ankunfts- beziehungsweise Abfahrtszeiten mit dem Fahrplan abgleichen, informieren in Echtzeit. Information und Vertrieb werden in den nächsten Jahren insbesondere auch in ihrem Zusammenspiel an Bedeutung gewinnen. Bargeldlose Zahlungssysteme und elektronisches Fahrpreismangement – auch dieses Elemente von Verkehrstelematik – werden immer mehr auch unter dem Aspekt der Kundengewinnung und -bindung eingesetzt.

60 ITCS steht für Intermodal Transport Control System. Das ITCS organisiert die gesamte Kommunikation zwischen der Leitstelle und den Fahrzeugen.

Ein Baulastträger-übergreifendes Verkehrsmanagement – wie zum Beispiel das Zusammenwirken von Variotafeln der Stadt Düsseldorf mit den dWiSta-Tafeln im Autobahnnetz – kann dazu beitragen, die vorhandene Infrastruktur stärker auszulasten und die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.



Foto: Straßen.NRW

Für alle dynamischen Anzeigen gilt, dass sie verständlich, nachvollziehbar und verlässlich sein müssen. Tempolimits, die durch die aktuelle Verkehrslage nicht gedeckt werden, oder Fahrplananzeigen, die durch die aktuelle Situation am Gleis ad absurdum geführt werden – solche (und ähnliche) Fehler werden der Verkehrstelematik nicht verziehen. Dynamische Anzeigen müssen stets dem Anspruch der Aktualität genügen; die auf den Anzeigen geschalteten Einschränkungen beziehungsweise Hinweise müssen gleichermaßen aktuell wie nachvollziehbar sein.

Die Verknüpfung von lokalen, regionalen und überregionalen Verkehrstelematik-Systemen wird den nächsten Entwicklungsschritt einläuten. Eine Voraussetzung dafür – und zugleich eine entscheidende Herausforderung – ist, standardisierte Schnittstellen zu gewährleisten beziehungsweise zu definieren, die das weitere Zusammenwachsen der Systeme ermöglichen.

Darüber hinaus ist es zukünftig sinnvoll, anhand von Verkehrstelematik das intermodale und multimodale Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer weiter zu fördern – und über diesen Weg auch für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen. Dabei wird es vor allem darum gehen, Verkehrstelematiksysteme nicht nur in Verkehrskonzepte, sondern in Mobilitätskonzepte zu integrieren und die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Was wir wollen:

- Wir starten eine Hightech-Telematik-Offensive zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit und -lenkung. Der weitere Ausbau der Telematik-Infrastruktur auf den Autobahnen (Streckenbeeinflussungsanlagen, Zuflussregelungsanlagen, Stauwarnanlagen, Standstreifenfreigaben) ist ebenso Teil dieser Offensive wie die Zusammenführung von Daten der stationären Detektion mit „Floating-Car“-Daten und -Meldungen.
- Im Rahmen eines im „Eurokorridor“ Rotterdam – Frankfurt am Main – Wien verorteten Entwicklungsprojekts zur Anwendung kooperativer Systeme im Straßenverkehr werden wir Baustellen-Sperranhänger (Baustellenfahrzeuge) mit Funksystemen ausrüsten. Sie informieren herannahende Fahrzeuge über die aktuelle Position der Baustelle und deren Spurführung; zugleich übermitteln die Fahrzeuge ihre Position und ihre Informationen an die Verkehrszentrale. Damit wird erstmals eine Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Verkehrszentrale möglich.
- Wir setzen uns dafür ein, die bestehenden Systeme des ÖPNV vor allem auch vor dem Hintergrund des Zusammenspiels von Kundenkommunikation, -information und Vertrieb weiterzuentwickeln.

Fahrzeugtechnik

Situationsanalyse

Die verformungssteife Fahrgastzelle, Gurt und Airbag sind die „Klassiker“ der sogenannten passiven Sicherheit. Darunter versteht man diejenigen konstruktiven Bemühungen, die helfen, Fahrzeuginsassen im Falle eines Unfalls zu schützen oder ihre Verletzungsgefahren zu minimieren. Während bisher der Fokus der Schutzwirkung auf den Fahrzeuginsassen lag, geht es aktuell immer mehr darum, auch die Unfallfolgen für dritte Verkehrsteilnehmer – Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer – zu begrenzen, die bisher nur eingeschränkt von den technischen Fortschritten im Bereich der passiven Sicherheitssysteme partizipiert haben. Als aktive Sicherheit bezeichnet man diejenigen Systeme, die in das Fahrgeschehen eingreifen und so dazu beitragen, einen Unfall zu vermeiden beziehungsweise kritische Fahrzustände zu entschärfen. Damit sind Fahrerassistenzsysteme (FAS) angesprochen.

Handlungsrahmen

Dass die europäische Dimension der Technologieentwicklung zugleich EU-weite Lösungen fordert, darf nicht bedeuten, sicherheitstechnische Innovationen „auf die lange Bank“ zu schieben. Vielmehr gilt es, auf die Ausstattung mit denjenigen (passiven wie aktiven) Systemen zu drängen, die erkennbare Sicherheitsgewinne realisieren.

Das gilt selbstverständlich nicht nur für Pkw. So ließen sich Schätzungen der Versicherungswirtschaft zufolge bei einer konsequenten Ausstattung von Motorrädern mit ABS rund zehn Prozent aller Motorradunfälle mit schwerem Personenschaden vermeiden⁶¹; speziell für Motorräder entwickelte Assistenzsysteme, etwa ein Querverkehrsassistent, könnten weitere Unfälle vermeiden. Die auch für Zweiräder absehbare Fahrzeug-Fahrzeug- sowie Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation lässt zukünftig eine Ver-



Fotos: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

In kritischen Situationen warnen diese Systeme, unterstützen oder greifen selbsttätig ein, um einen Unfall zu vermeiden oder dessen Folgen zu mildern. Als exemplarisch für solche sicherheitsfokussierten Fahrerassistenzsysteme können das Antiblockiersystem (ABS), das Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) oder der Notbremsassistent gelten. Der Abstandsregeltempomat, der den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug als Stellgröße berücksichtigt (ACC), der Spurhalteassistent oder der Spurwechselwarner sind Beispiele von sowohl komfort- als auch sicherheitsorientierten Systemen. Dass der Weg zum automatisierten Fahren bereits begonnen wurde, zeigt sich daran, dass teilautomatisierte Systeme, die in Stop&Go-Situationen auf der Autobahn greifen, bereits marktgängig sind. Der Schritt zur Hochautomatisierung wird voraussichtlich spätestens 2020 erfolgen. Die Marktdurchdringung dürfte gesichert sein. Über das einzelne Fahrzeug hinaus erschließt eine „Kommunikation in alle Richtungen“ (im Sinne einer Fahrzeug-Fahrzeug- und einer Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation) noch einmal Sicherheitsgewinne – etwa dadurch, dass die Infrastruktur (per Wechselverkehrszeichen) und das Fahrzeug (via einer Warnung auf dem Fahrzeugdisplay) parallel frühzeitig vor einer Gefahrenstelle warnen.

besserung der Verkehrssicherheitslage erwarten, die weit über die Sicherheitswirkung des einzelnen Zweirads hinausgeht. Für Lkw gilt, dass deren Ausrüstung mit einem vorausschauenden Notbremsystem und einem Spurhalteassistenten seit 2013 bereits Pflicht ist. Auch müssen neue, schwere Lkw (> 12 Tonnen) mit Einrichtungen für indirekte Sicht (Weitwinkelspiegel, Nahbereichsspiegel, Kameraüberwachung) zur Ausschaltung des toten Winkels ausgestattet sein. Ein als FAS gestalteter Abbiegeassistent würde helfen, „Tote-Winkel-Unfälle“ weiter zu vermeiden – Stadtverkehrsunfälle, bei denen Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer besonders gefährdet sind. Die Unfallforschung der Versicherer geht davon aus, dass mit einem solchen Abbiegeassistenten 4,4 Prozent aller Lkw-Unfälle vermieden werden könnten.

Für immer mehr sicherheitskritische, ermüdende oder schwierige – mithin also potenziell gefährliche – Situationen stehen FAS zur Verfügung. Der technologische Fortschritt und die Einbindung weiterer Informationsquellen (etwa des Mobilfunks) lassen eine beständige Weiterentwicklung in Richtung des hoch- beziehungsweise vollautomatisierten Fahrens erwarten.

Gleichwohl bergen Fahrerassistenzsysteme auch Risiken: Kompetenzverluste sind dann wahrscheinlich, wenn FAS das Erlernen bestimmter Fahrfähigkeiten – etwa das Einschätzen der Fahrzeugabmessungen bei Ein-/Ausparkvorgängen – nicht mehr notwendig erscheinen lassen. Auch Kompensationseffekte wären zu thematisieren – wenn etwa schneller gefahren wird, weil FAS zu einem überhöhten Sicherheitsgefühl beitragen können oder Fahrerinnen und Fahrern die technischen Grenzen des Systems nicht erkennen.

Da Radfahrerinnen und Radfahrer im Verkehr besonders gefährdet sind, muss der Fokus einer verkehrssicheren technischen Ausstattung auch für Fahrräder und Elektroräder gelten. Nicht zuletzt deshalb, weil deren Potenzial bei der Bewältigung der Alltagsmobilität auch davon abhängig ist, dass sich Fahrräder und Elektroräder (das sind vor allem Pedelecs⁶²) problemlos als Alltagsverkehrsmittel nutzen lassen. Deren Technik muss daher verkehrssicher, robust und leistungsfähig sein. Dazu gehören insbesondere funktionssichere Lichtanlagen (entweder mit Nabendynamo- oder mit Batterie- beziehungsweise Akkustromfunktion) sowie wartungsarme und zuverlässige Fahrradbremsen.

Unabhängig davon, wie hilfreich Technik und Fahrerassistenzsysteme auch immer sind: Letztlich sitzt immer ein Mensch hinter dem Steuer. Eine gezielte Information über die Technik des Fahrzeugs sowie ihre Wirkung und Grenzen ist ebenso notwendig wie die Aufklärung über die im Fahrzeug verbauten Assistenzsysteme. Auch die damit verbundenen psychologischen Prozesse (Risikokompensation, Zuverlässigkeitsannahmen etc.) müssen erläutert werden. Schließlich dürfen noch so ausgefeilte technische Systeme nicht bedeuten, Mitdenken, Vorsicht und Rücksichtnahme als obsolet zu betrachten. Technik bedarf der Steuerung durch den Menschen – das sollte nach wie vor ein zentrales Thema der Mobilitätsbildung generell und der Fahrausbildung speziell darstellen.

61 vgl. Gwehenberger, J. (2006). Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen aus Sicht der Unfallforschung. In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hrsg.), Fahrerassistenzsysteme – Innovationen im Dienste der Sicherheit. Dokumentation des 12. DVR-Forum Sicherheit und Mobilität am 21.09.2006. Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Heft 13. Bonn.

62 Pedal Electric Cycle, Fahrrad mit elektrischer Treithilfe.

Was wir wollen:

- ➔ Wir begrüßen Fahrzeuginnovationen, die zu einer nachweislichen Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Diese sind vorrangig in die Serienausstattung von Kraftfahrzeugen aufzunehmen.
- ➔ Wir wollen, dass Systeme der aktiven Sicherheit prioritär in die Serienausstattung von Zweirädern aufgenommen werden – egal in welchen Leistungsklassen.
- ➔ Wir appellieren an die Hersteller von Fahrrädern und Elektrorädern, diese langlebig und alltagstauglich zu konstruieren. Ein effektiver Diebstahlschutz – der auch eine abschließbare Halterung für den Fahrradhelm („Helm-schloss“) beinhaltet – ist Bestandteil einer solchen Konstruktionsweise.
- ➔ Die Flottenbetreiber sind aufgerufen, die Durchdringung ihrer Fahrzeugflotte mit Fahrerassistenzsystemen voranzutreiben.
- ➔ Parallel zur Einführung neuer Sicherheitstechniken sind auch Nutzen und Grenzen dieser Techniken zu thematisieren. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit können dafür ebenso genutzt werden wie Fahrsicherheits-trainings.
- ➔ Wir begrüßen Projekte, die die Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen anhand umfangreicher realer Unfalldaten evaluieren – und so überprüfen, ob sich die Fahrerassistenzsystemen zugesprochenen Effizienzerwartungen auch im Verkehrsalltag bestätigen.



Rettungswesen

optimieren

Notfallrettung

Erste

Hilfe



Rettungswesen optimieren

Schnelle medizinische Hilfe nach einem Unfall kann Leben erhalten und weitere gesundheitliche Schäden abwenden – ein leistungsfähiges Rettungswesen ist die Voraussetzung dafür.

Dessen Leistungsfähigkeit wird auch dadurch determiniert, wie gut die sogenannte Rettungskette funktioniert. Zu deren Gliedern zählen am Unfallort geleistete Sofortmaßnahmen, der Notruf und weitere erste Hilfsmaßnahmen, der Rettungsdienst und die Krankenhausversorgung. Die Wirkkraft des Gesamtsystems hängt wesentlich davon ab, dass jeder Bestandteil auf die Leistungsfähigkeit des nächsten abgestimmt ist und keine Versorgungslücke entsteht. Bildlich: Alle Glieder der Rettungskette müssen ineinandergreifen, damit Verletzte die notwendige Hilfe schnell erhalten und in kürzester Zeit in ärztliche Behandlung kommen. Die Ausbildung in Erster Hilfe soll dazu beitragen, die ersten zwei Glieder der Rettungskette zu stärken.

Erste Hilfe und Notfallrettung

Situationsanalyse

Unfalluntersuchungen zeigen, dass eine schnelle medizinische Hilfe die Schwere der Unfallfolgen dramatisch verringert. Für die verkehrlich häufig stark belasteten Straßen Nordrhein-Westfalens gilt, dass bei Staus oder stockendem Verkehr für die Fahrzeuge der Einsatzkräfte (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste) nicht immer ausreichende Rettungsgassen gebildet werden – oder zumindest bei den Autofahrerinnen und Autofahrern Verunsicherung besteht, welche Regeln gelten. So verlängert sich die Zeit bis zur medizinischen Erstversorgung unnötig.



Foto: DVfR e.V.

Bis die Rettungskräfte am Einsatzort eintreffen, kommt der Ersten Hilfe – durch unverletzte Unfallbeteiligte, Unfallzeuginnen und Unfallzeugen oder zufällig anwesende Personen – ein besonderer Stellenwert zu. Umfragen lassen erkennen, dass die Fähigkeit und Motivation zur Ersten Hilfeleistung verbesserungswürdig ist: So gibt etwa mehr als ein Drittel der Befragten an, dass der letzte Erste Hilfe-Kurs mehr als zehn Jahre zurückliege.⁶³ Daher ist der Kenntnisstand oft nur rudimentär. In einer Stresssituation können diese (ohnehin völlig ungeübten) Verhaltensabläufe nicht mehr abgerufen werden – mit der Folge, dass lebensrettende Maßnahmen aus Angst vor Fehlern entweder unterbleiben oder nicht korrekt angewendet werden. So wusste knapp die Hälfte der Befragten nicht, was bei Atemstillstand zu tun ist; nur jeder Fünfte war in der Lage, die Wiederbelebung korrekt durchzuführen. Die Folge ist, dass die Erste Hilfe bei weitem nicht so wirkt, wie sie wirken könnte. Eine weitere Optimierung des Rettungswesens bedeutet also auch, die Kenntnisse potenzieller Ersthelferinnen und Ersthelfer aufzufrischen – im Idealfall mit regelmäßigen Auffrischkursen.

Handlungsrahmen

Eine Verkürzung der Eintreffenszeiten der Einsatzkräfte ließe sich dadurch erreichen, dass die Grundregeln zur Bildung einer Rettungsgasse einmal mehr öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden – und sich die Wissensvermittlung dabei nicht allein auf die Bildung einer Rettungsgasse auf Autobahnen beschränkt. Auch städtische Konfliktsituationen – etwa an beampelten Kreuzungen, in denen das Räumen des Fahrwegs für die Einsatzkräfte auch das Einfahren in die Kreuzung bei Rot bedeuten kann – sind zu thematisieren.

Für eine weitere Verbesserung der Ersten Hilfe gilt, dass zunächst einmal die Angst, in Notsituationen Fehler bei der Erstversorgung zu machen, abgebaut werden muss. Auffrischkurse helfen, diese Unsicherheit abzubauen und die grundsätzlichen Handlungsstrategien sowie erforderlichen Erstmaßnahmen am Unfallort wieder ins Gedächtnis zu rufen. Da die Auffrischkurse freiwillig sind, ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit notwendig – auch, weil lediglich knapp mehr als ein Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer (38 Prozent) Fortbildungen im Straßenverkehrsbereich für wichtig erachtet.⁶⁴ Die tatsächliche Bereitschaft zu Fortbildungen dürfte noch geringer ausfallen. Nicht zuletzt deshalb sind neue Anspracheformen notwendig – gleichermaßen bei der Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit wie in der Ausgestaltung von „refreshing-Kursen“. Neben freiwilligen Angeboten wäre denkbar, Auffrischkurse auch in die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit einzubinden. Am Fahrzeug aufgebrachte Erste Hilfe-Aufkleber oder auf dem Smartphone installierte Notfall-Apps könnten ebenfalls helfen, anzuwendende Handlungsschemata zu illustrieren. Darüber hinaus ist weit stärker als bisher öffentlichkeitswirksam zu transportieren, dass diejenigen, die im Rahmen ihrer Möglichkeiten helfen, keine juristischen Konsequenzen fürchten müssen.

Zugleich ist auch darzustellen, dass Behinderungen durch Schaulustige („Gaffer“) nicht toleriert werden. Wir werden daher die Handlungsfähigkeit von Rettungskräften sicherstellen und die Persönlichkeitsrechte von Unfallopfern schützen. Die Verfolgung dieser Perspektive bedeutet auch, die gesetzlich vorgegebene Spannweite für mögliche Bußgeldzahlungen tatsächlich auszunutzen.



Dass eine Fahrt mit Sonderrechten für die Fahrerinnen und Fahrer von Einsatzwagen eine Hochstresssituation darstellt, wird unter anderem daran deutlich, dass bei einer Einsatzfahrt (im Vergleich zu einer Fahrt ohne Sonderrechte) ein deutlich erhöhtes Risiko für einen Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang besteht. Allein deshalb ist es notwendig, Einsatzfahrten zu üben, bei denen das sichere Handling des Fahrzeugs, die Beurteilung der Verkehrssituation, die Einschätzung der Gefahrensituation am Einsatzort sowie die Abstimmung mit den Kolleginnen und Kollegen parallel erfolgen muss. Hier können spezielle Fahrsicherheits- und Simulatortrainings helfen, in denen „Blaulichtfahrten“ und deren besondere Belastungen nachgestellt werden können.

Da ab April 2018 alle neuen Modelle von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit einem eCall-System ausgerüstet sein müssen, das im Falle eines Unfalls automatisch unter anderem den Unfallzeitpunkt und den Unfallort anzeigt, wird die zielgenaue Entsendung der Rettungskräfte einfacher – und die Bedienschwindigkeit des Rettungsdienstes gegebenenfalls weiter erhöht. Sofern zugleich noch rettungsrelevante Daten zur Verfügung gestellt werden können (Insassenanzahl, Fahrzeugtyp etc.) kann die technische Rettung vorbereitet werden – dadurch wird die Zeit bis zum Eintreffen zwar nicht verkürzt, aber die Rettung selbst möglicherweise schneller. Offen bleibt, inwieweit das eCall-System, das auch manuell ausgelöst werden kann, die Anzahl der Fehlalarme dadurch erhöht, dass es beispielsweise als Pannenhilfe zweckentfremdet wird.

63 vgl. die Resultate der europaweiten Studie „EuroTest 2013. Umfrage Erste Hilfe-Kenntnisse“ von ADAC und Deutschem Roten Kreuz.

64 vgl. forsa Politik- und Sozialforschung (2014). Das ABC der sicheren Mobilität. Eine repräsentative Befragung von Autofahrern. Umfrage im Rahmen der „Aktion Schulterblick 2014“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

Was wir wollen:

- Wir wollen mit dazu beitragen, dass möglichst zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zur Ausbildung in Erster Hilfe motiviert werden. Wir begrüßen das Engagement für freiwillige Auffrischkurse.
- Wir werden die Öffentlichkeit für die sogenannte Rettungsgasse sensibilisieren, um Einsatzkräften bei dichtem Verkehr ein schnelleres Vorankommen zur Einsatz- beziehungsweise Unfallstelle zu ermöglichen.
- Wir werden in Zusammenarbeit von Polizei, Feuerwehren und Rettungsdiensten die Schulungskonzepte zur Risikominderung von Einsatzfahrten weiter optimieren. Fahrsicherheitstrainings können einen Bestandteil dieser Konzepte darstellen.
- Wir setzen uns für die notwendige technische Infrastruktur der Rettungsleitstellen für die Annahme von eCall-Notrufen ein. Hierfür kann auf EU-Fördermittel zurückgegriffen werden.
- Für die Unfallaufklärung ist eine detaillierte Unfallaufnahme wichtig – ebenso wie die rasche Räumung von Unfallstellen auf hochbelasteten Straßen wichtig ist, um Sekundärunfälle zu vermeiden. Wir loten aus, wie beiden Anforderungen Rechnung getragen werden kann.



WAS WIRKT? WIE?

Erfolgskontrolle

Evaluation

prüfen

Wirkungen



Foto: Rabbe

Wirkungen prüfen

Die im vorliegenden Programm definierten Reduktionsziele benötigen – ebenso wie die Umsetzung der „Vision Zero“ generell – eine regelmäßige Erfolgskontrolle. Vor Ort sind Wirkungsnachweise deshalb erforderlich, weil Verkehrssicherheitsarbeit und das Management verkehrlicher Probleme de facto vor Ort passieren.

Wir wollen wissen, ob die gestarteten Aktionen, Maßnahmen und verkehrlichen Interventionen auch die gewünschten Erfolge zeigen – und wollen möglichst Maßnahmen vermeiden, die keine oder gar gegenläufige Effekte bewirken.

Erfolgskontrolle

Situationsanalyse

Kreise, Städte und Gemeinden betreiben Verkehrs-sicherheitsarbeit in all ihren Facetten. Häufig werden dabei ähnliche kommunale Problemlagen, etwa im Bereich der Schulwegsicherheit oder des Radverkehrs, angegangen. Welche Maßnahme dann vor Ort konkret verfolgt wird, hängt wesentlich auch von den situativen Gegebenheiten ab.



Eine gezielte Maßnahmenauswahl benötigt jedoch Hinweise, welche Aktion in welchen Kontexten unter welchen Voraussetzungen bei welcher Zielgruppe und welcher Zeitdauer wie wirkt. Evaluationen oder einfacher gestaltete Wirksamkeitsnachweise können hierzu Hinweise geben. Dabei gilt, dass bereits „kleine“ Messungen große Wirkungen beweisen können. Hinzu kommt, dass die mit Wirkungsnachweisen verknüpfte Dokumentation der (eigenen) Arbeit die gesamte Verkehrssicherheitsarbeit auf eine breitere Basis stellt: So wird nicht nur deutlich, welche Vielzahl von innovativen Ideen, Aktionen, Maßnahmen und Konzepten verfolgt wird, sondern mitunter auch, dass häufig bereits andernorts entwickelte Lösungen bereitstehen, die – gegebenenfalls in adaptierter Form – auch für die eigene Arbeit genutzt werden können.

Handlungsrahmen

Vor Beginn einer Aktion sollten die Erfolgskriterien beziehungsweise -maße feststehen, denn falsch gesetzte Kriterien verschleiern Erfolge. Dabei ist die Reduktion von Unfallzahlen ein zu Unrecht häufig gewähltes Kriterium – denn hier sind längere Zeiträume und vor allem große Stichprobenzahlen für belastbare Wirkungsnachweise notwendig. Schließlich hängt der einzelne Unfall von einer Vielzahl von Faktoren ab, so dass es nur selten möglich ist, einen Zusammenhang zwischen der einzelnen Aktion beziehungsweise Maßnahme und der Unfallentwicklung herzustellen.

Die große thematische Bandbreite der Verkehrs-sicherheitsarbeit eröffnet vielmehr die Gelegenheit, sehr unterschiedliche Wirksamkeitskriterien zu verwenden: Neben eher sicherheitsbasierten Kennziffern (Geschwindigkeitsniveau, Abstandsverhalten, Gurtquoten, Anzahl von Beinahe-Kollisionen und so weiter) sind auch Maße für die Maßnahmenreichweite, die Zielgruppenadäquatheit oder für die „Passung“ der Organisationsform einer Maßnahme denkbar. Die Möglichkeiten sind vielfältig und stehen zweifelsohne in Abhängigkeit des Kriteriums – unter dem Leitmotiv: Was soll bewirkt werden und wie lassen sich (im Idealfall möglichst unkompliziert) zumindest Hinweise auf eine mögliche Maßnahmenwirkung gewinnen?

Die Fragestellung bestimmt auch die Ausgestaltung der Wirkungskontrolle: Wirkungen sind am besten im Vorher-Nachher-Vergleich nachweisbar. Im Idealfall ist eine Vergleichsmöglichkeit – eine ähnlich dimensionierte Straße, ein strukturell ähnlicher Stadtteil, eine Personengruppe in ähnlicher Zusammensetzung – vorhanden. Indizien können bereits durch einmalige Querschnittsanalysen gewonnen werden. Prozessevaluationen beziehungsweise begleitende Evaluationen erlauben Optimierungen während der Maßnahmendurchführung. Hier geht es darum, die Qualität von Verfahren und Abläufen bei der Maßnahmendurchführung systematisch zu erfassen und gegebenenfalls zu optimieren.

Die Zielsetzung von

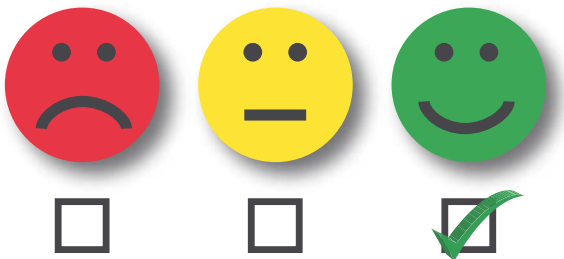
Evaluationen und Wirkungsüberprüfungen

ist in erster Linie, etwas zu **verbessern**

und nicht, etwas lediglich zu überprüfen.

Als wirksam beurteilte Maßnahmen, Projekte und Programme können verstetigt – und die als nicht wirksam eingeschätzten Maßnahmen beendet werden.

Damit auch andere Interessierte von der jeweiligen Maßnahme überhaupt Kenntnis bekommen, muss über Evaluationen beziehungsweise Wirksamkeitsnachweise berichtet werden. Dabei ist eine „doppelt angelegte“ Veröffentlichung der Ergebnisse hilfreich: Eine breit gestreute Kurzfassung macht auf die überprüfte Maßnahme aufmerksam. Die Langfassung richtet sich an Interessierte, die auch Einzelheiten wissen möchten, um die Maßnahme möglicherweise ebenfalls durchzuführen.



Was wir wollen:

- ➔ Wir stellen uns einer Evaluation. Deshalb wird über den Stand der Zielerreichung dieses Verkehrssicherheitsprogramms in fünfjährigem Abstand – also in 2020 – berichtet.
- ➔ Wir fordern auch die landesseitig unterstützten Akteurinnen und Akteure dazu auf, ihr Handeln zu evaluieren.
- ➔ Wir stellen eine Synopse von (idealerweise in Nordrhein-Westfalen realisierten) Verkehrssicherheitsmaßnahmen zusammen, um Wege zur Durchführung von Wirksamkeitsüberprüfungen aufzuzeigen.

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
broschueren@mbwsv.nrw.de

www.mbwsv.nrw.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Vertrieb

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer V-507 (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:

Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH
Am Henselsgraben 3
41470 Neuss
Telefax: 02131/9234-699
E-Mail: mbwsv@gwn-neuss.de

Autor

Sebastian Rabe
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.,
Düsseldorf

Konzeptionelle Begleitung

Ulrich Malburg
Referat III A 2 „Mobilitätsmanagement, Nahmobilität,
Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung“ des MBWSV
NRW

Layout

Fachcenter Vermessung/Straßeninformationssysteme des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Köln

Druck

JVA-Druck & Medien, Geldern

© MBWSV NRW, 1. Auflage 2016

Für die fachliche Begleitung im Rahmen des Erarbeitungsprozesses danken wir

- den Mitgliedern des Arbeitskreises Verkehrssicherheit, bestehend aus:
 - ADAC Nordrhein e.V.
 - ADFC NRW
 - Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
 - Deutscher Kinderschutzbund e.V., Landesverband NRW
 - Deutsches Kinderhilfswerk e.V.
 - Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Landesverband NRW e.V.
 - Hochschule Niederrhein, Fachbereich Wirtschaftsingenieurwissenschaften
 - Landesverkehrswacht NRW e.V.
 - Ministerium für Inneres und Kommunales NRW
 - Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW
 - Städte- und Gemeindebund NRW
 - Unfallkasse NRW
 - TÜV Rheinland Group
 - Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW e.V.
 - Zukunftsnetz Mobilität NRW

Der Arbeitskreis ist ein Forum für den Informationsaustausch und für die Abstimmung von verkehrssicherheitsrelevanten Themen. Er tagt in halbjährlichem Rhythmus.

- dem Landesbetrieb Straßenbau NRW,
- den Dezernaten Verkehr der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln, Münster,
- dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR),
- J. Ortlepp, Bereichsleiter Straße der Unfallforschung der Versicherer (UDV),
- Prof. Dr. R. Trimpop, Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie an der Universität Jena und
- Dr. R. Wiebusch-Wothge, Lehrstuhl für Verkehrswesen, -planung und -management an der Ruhr-Universität Bochum.

www.mbwsv.nrw.de

Impressum

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Telefon: +49 (0)211 3843-0
Telefax: +49 (0)211 3843-9110
broschueren@mbwsv.nrw.de



Düsseldorf, im Januar 2016