

Tagungsband

Symposium 2012 **Sicherer Radverkehr**

19. – 20. März 2012, Berlin

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 66 04
www.gdv.de, www.udv.de, unfallforschung@gdv.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Auguststraße 29
53229 Bonn
Tel. 0228 / 4 00 01 - 0, Fax 0228 / 4 00 01 - 67
www.dvr.de, info@dvr.de

Gestaltung:

GWM Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH, Bonn
www.gwm-bonn.de

Fotos:

Jürgen Gebhardt

Download unter: www.udv.de und www.dvr.de

Berlin, Bonn 04/2012

Grundlagen

Radverkehrsförderung durch den Bund – der Nationale Radverkehrsplan Niels Hartwig (BMVBS).....	6
Aktuelle Erkenntnisse der polizeilichen Unfallanalyse und der Fahrradunfallstudie Münster Udo Weiss (Polizeipräsidium Münster).....	7
Aktuelle Maßnahmen zur Fahrradsicherheit Dr. Detlev Lipphard (DVR).....	8
Herausforderungen für die Zukunft des Radverkehrs Jörg Ortlepp (UDV).....	9

Entwicklungen

Hoher Stellenwert trotz hoher Unfallzahlen - Radverkehr in den Niederlanden Dr. Atze Dijkstra (SWOV).....	10
Zweiräder der neuen Generation, Technische und rechtliche Aspekte von Pedelecs und E-Bikes Steffen Hladik (DEKRA).....	11
Die globale Relevanz des Pedelecs als Massenverkehrsmittel Hannes Neupert (ExtraEnergy).....	12
E-mobility und Stadtraum Prof. Dr. Felix Huber (Bergische Universität Wuppertal).....	13

Forum I: Verkehrsverhalten

Verkehrsverhalten und Verkehrsklima in Deutschland Sabine Degener (UDV).....	14
Mehr Sicherheit durch Kommunikation? Das Projekt „Rücksicht-Kampagne“ Burkhard Horn (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin).....	15
Mehr Regelakzeptanz durch polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit Joachim Schalke (Polizeipräsidium Köln).....	17

Forum II: Helmpflicht – Pro und Contra

Mit dem Fahrrad durch Europa – mit oder ohne Helm? Jacqueline Lacroix (DVR).....	19
Helmpflicht – Überlegungen aus Thüringen Dr. Danko Knothe (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr).....	21
Helmpflicht für Kinder in Österreich Klaus Robatsch (Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien).....	22

Forum III: Strategien zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur

Anwendung der ERA 2010 in der kommunalen Praxis

Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr)..... 24

Finanzierung der Infrastruktur – die Aufgaben von Bund, Ländern und Kommunen

Axel Dörrie (BMVBS) 26

Die kommunale Praxis am Beispiel Münster

Michael Milde (Stadt Münster)..... 27

Empfehlungen für Politik und Praxis

Forum I: Verkehrsverhalten 29

Forum II: Helmpflicht – Pro und Contra 30

Forum III: Strategien zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur 31

Pressemitteilung..... 32

Referentinnen und Referenten 33



Grußworte



Siegfried Brockmann
Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)



Dr. Hans-Joachim Wolff
Vizepräsident Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)



Dr. Veit Steinle
Leiter der Abteilung Umweltpolitik und Infrastruktur im BMVBS

Leiterin / Leiter der Foren



Forum I: Sabine Degener
Unfallforschung der Versicherer (UDV)



Forum II: Welf Stankowitz
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)



Forum III: Michael Rohloff
Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)

Moderation



Christian Kellner
Hauptgeschäftsführer Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)



Siegfried Brockmann
Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Radverkehrsförderung durch den Bund – der Nationale Radverkehrsplan

Niels Hartwig

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung



Mobilität befindet sich im Wandel. Insbesondere die Anforderungen des Klimaschutzes, die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, die demografische Entwicklung und das weitere Verkehrswachstum fordern neue Mobilitätskonzepte. Vor diesem Hintergrund misst die Bundesregierung der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und in ländlichen Räumen einen hohen Stellenwert bei.

Im Koalitionsvertrag heißt es: „Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar. Deshalb werden wir den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln.“

Mit dem neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2020) sollen daher die weiteren Potentiale des Radverkehrs in Deutschland aktiviert werden, so dass der Radverkehr insgesamt attraktiver und sicherer wird. Der NRVP 2020 ist in diesem Zusammenhang ein Strategiepapier, mit dem eine nachhaltige Orientierung für die Radverkehrsförderung in Deutschland gegeben werden soll.

Der NRVP richtet sich dabei nicht nur an den Bund, sondern maßgeblich auch an die Länder und die Kommunen. Denn im Rahmen des föderalen Systems sind diese grundsätzlich für die einzelnen Maßnahmen der Radverkehrsförderung vor Ort zuständig. Die Aufgabe des Bundes ist es hingegen, die nötigen Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen: Er fördert den Radverkehr daher in seiner Zuständigkeit als Gesetzgeber sowie als Baulastträger für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen; er wirkt zudem im Zusammenhang mit seiner Verantwortung für eine einheitliche und nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik mit dem NRVP als Impulsgeber und Koordinator. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung bedarf es daneben aber auch einer Unterstützung durch Verbände, Unternehmen und nicht zuletzt durch die Bürgerinnen und Bürger.

Der NRVP 2020 schließt zeitlich nahtlos an den ersten Plan (NRVP 2002-2012) an. Dabei handelt es sich nicht um eine reine Fortführung, sondern um eine Weiterentwicklung, weil die Radverkehrsförderung nicht zuletzt auch auf die neuen verkehrspolitischen Herausforderungen ausgerichtet wird. Dabei werden Zukunftstrends aufgenommen, wie z.B. die zunehmende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes. Der neue NRVP zielt letztlich als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik über die Förderung des Radverkehrs hinaus auf eine Stärkung des so genannten Umweltverbunds aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr insgesamt.

Aktuelle Erkenntnisse der polizeilichen Unfallanalyse und der Fahrradunfallstudie Münster

Udo Weiss

Leitender Polizeidirektor Polizeipräsidium Münster



Münster ist die Fahrradhauptstadt Deutschlands. Auf 282.000 Einwohner kommen nach einer Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2007 ca. 500.000 Fahrräder. Gemäß dem aktuellen Modal Split nutzen 37,8 Prozent der Verkehrsteilnehmer das Fahrrad und 36,4 Prozent den PKW. Damit ist das Fahrrad in Münster das beliebteste Verkehrsmittel. Die Bevölkerungs- und Infrastruktur sowie die Topografie begünstigen diese Wahl. Dabei ist die Entwicklung rasend und noch lange nicht abgeschlossen. Im Jahr 1982 wurden in Münster täglich 272.511 Wege/Tag mit dem Fahrrad zurückgelegt. Heute sind dies 500.000.

Die Gründe für die Fahrradnutzung sind unterschiedlich, zum Teil auch bedenklich. Einer Umfrage nach gaben 84,4 Prozent aller Befragten an, das Fahrrad zu nutzen, weil es schneller ist als das Auto. 34,5 Prozent und bei der Gruppe der 16-29-jährigen sogar 52,9 Prozent begründeten die Fahrradnutzung damit, Alkohol trinken zu wollen.

Die Unfallanalyse der Polizei Münster liefert ernüchternde Ergebnisse. Rund 50 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Verletzten/Getöteten geschehen unter Beteiligung von Radfahrer/innen.

Auch bei der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit stellen die Radfahrerinnen und Radfahrer ein ernstes Problem dar. 50 Prozent aller präventiven Blutentnahmen auf Grund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit gehen zu Lasten der Radfahrerinnen und Radfahrer und zwar mit Promillewerten von 1,6 bis 3 Promille Blutalkoholkonzentration.

Die qualitative und quantitative Problemstellung beeinflusst die Lebensqualität aller Betroffenen so tief greifend, dass ein umfangreiches Maßnahmenpaket notwendig wurde. Die Polizei Münster und das Universitätsklinikum Münster entschieden sich, unterstützt vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, zu einer gemeinsamen wissenschaftlichen Fahrradunfallstudie. Die Laufzeit der Studie, an der sich alle Krankenhäuser der Akutversorgung in Münster (Evangelisches Krankenhaus, Clemenshospital, Herz-Jesus-Krankenhaus, Raphaelsklinikum, St. Franziskus Krankenhaus sowie das Universitätsklinikum Münster) beteiligt haben, betrug 12 Monate (01.02.2009 bis 31.01.2010) und bezog sich ausschließlich auf das Stadtgebiet Münster.

Während die Polizei im Erfassungszeitraum 723 Radfahrurfälle mit Verletzten/Getöteten registrierte, wurden von den Kliniken tatsächlich 2.250, also zwei Drittel mehr als der Polizei bekannt wurden, erfasst. Neben dem menschlichen Leid durch Verletzung/Tod belief sich der volkswirtschaftliche Gesamtschaden auf fast 40 Millionen Euro/Jahr.

Durchschnittlich werden jeden Monat 180 Radfahrer/innen in ein Krankenhaus der Akutversorgung eingeliefert. Die am häufigsten betroffene Zielgruppe ist die Gruppe der 20-29-Jährigen. Die Helmtragequote betrug lediglich 6,4 Prozent.

Aktuelle Maßnahmen zur Fahrradsicherheit

Dr. Detlev Lipphard

Deutscher Verkehrssicherheitsrat



Um das im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm definierte Reduktionsziel von minus 40 Prozent Getöteten bis zum Jahr 2020 erreichen zu können, sind verstärkte Aktivitäten zur Verminderung schwerer Radunfälle wesentliche Voraussetzung. Denn im Jahr 2010 wurden 381 Radfahrer im Straßenverkehr getötet (mehr als 10 Prozent aller Getöteten) und 12.143 Radfahrer wurden schwer verletzt – für das Jahr 2011 werden in Anbetracht der insgesamt 3.991 im Straßenverkehr Getöteten deutliche Anstiege auch bei den Radverkehrsunfällen erwartet.

In der Vergangenheit wurde dem motorisierten Individualverkehr in der Verkehrsplanung i.d.R. die Priorität eingeräumt. Für die Radverkehrsplanung war meist kein eigener Etat und kein eigenes Referat in den zuständigen Behörden vorhanden. Im Ergebnis ist die Radverkehrsinfrastruktur vielfach veraltet und zu knapp dimensioniert. Seit 2002 hat der Radverkehr jedoch im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan des Bundes einen höheren Stellenwert erhalten.

Der Vortrag stellt eine Vielzahl von aktuellen Maßnahmen nach Zielgruppen bzw. Alter vor: Bei Kindern stehen neben dem Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ Medien zur Schulwegsicherung bzw. Jugendverkehrsschule/Fahrradprüfung im Mittelpunkt. Bei den Jugendlichen stehen verschiedene Anspracheformen im Vordergrund. Auch hier wird die Problematik des Toten Winkels besonders betont. Bei den Erwachsenen wird u.a. auf die Alkoholproblematik Bezug genommen. Bei den Senioren steht neben einem Überblick über spezielle Informationsmaterialien u.a. der Umgang mit Pedelecs im Fokus.

Die DVR-Seminarreihe „Sicherer Radverkehr in Klein- und Mittelstädten“ wird seit 2009 in Kooperation mit der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik durchgeführt. Thema ist die Umsetzung der StVO mit ihrer dazugehörigen Verwaltungsvorschrift und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in eine zeitgemäße Radinfrastruktur.

Abschließend werden die Chancen des Radfahrens als Zukunftsthema verdeutlicht. Insbesondere in Innenstädten besteht ein großes Potenzial für den Radverkehr, da fast 50 Prozent aller Autofahrten kürzer als 5 km sind. Ein Zauberwort ist die „Multimodale Vernetzung“ der verschiedenen Verkehrssysteme. Entscheidende Voraussetzung hierfür ist eine gute Infrastruktur, die die Anteile des Radverkehrs am Modal Split entscheidend erhöht. Der DVR begleitet den Trend zum Radfahren auf allen Maßnahmenfeldern der Verkehrssicherheit offensiv.

Herausforderungen für die Zukunft des Radverkehrs

Dipl. Ing. Jörg Ortlepp

Unfallforschung der Versicherer



Während in den letzten Jahren die Anzahl der Unfälle mit Verletzten deutschlandweit rückläufig ist, hat die Anzahl der Radunfälle mit Personenschaden sogar zugenommen. Insbesondere die Anzahl der Leichtverletzten ist bis 2009 angestiegen. In 2010 zeigte sich dann erstmals auch für den Radverkehr ein sehr positiver Trend. Die aktuellen Unfallzahlen von 2011 führten jedoch zu einer Ernüchterung. Die Unfallzahlen liegen wieder auf dem Niveau von 2009. Radfahrer werden, sind und bleiben im Straßenverkehr stark gefährdet.

Unfälle mit Kraftfahrzeugen stehen meist im Mittelpunkt der Analysen. Radfahrer werden häufig an Kreuzungen und Einmündungen von Kraftfahrern übersehen. Aber auch Fehler der Radfahrer führen zu schweren Unfällen, vor allem das Fahren auf der falschen Seite. Statistiken zeigen außerdem, dass ein erheblicher Anteil der Radverkehrsunfälle ganz ohne Beteiligung von Kraftfahrzeugen stattfindet und das, obwohl die polizeiliche Unfallstatistik nur einen geringen Anteil der verletzten Radfahrer erfasst.

Der demographische Wandel, der steigende Radverkehrsanteil und die zunehmende Anzahl elektrisch unterstützter Fahrräder werden zukünftig zu mehr Radverkehr, mehr Senioren im Radverkehr und zu höheren Geschwindigkeiten im Radverkehr führen. Eine Zunah-

me der Anzahl und der Schwere der Radverkehrsunfälle werden die Folge sein. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs sind daher unumgänglich, um zu vermeiden, dass die politisch gewünschte und durchaus sinnvolle Förderung des Radverkehrs von einer steigenden Anzahl Verletzter und Getöteter begleitet wird.

Analysen des Unfallgeschehens im Radverkehr und dessen Ursachen weisen immer wieder auf die gleichen schwerwiegenden Probleme hin:

- Kreuzungen und Einmündungen mit und ohne Ampeln
- Unzureichend dimensionierte Radverkehrsinfrastruktur
- Regelmisshandlungen, Unaufmerksamkeit und fehlende Rücksichtnahme bei allen Verkehrsbeteiligten
- Rad fahren unter Alkoholeinfluss

Durch eine Kombination von Maßnahmen muss die Sicherheit für den Radverkehr verbessert werden. Dazu zählen insbesondere:

- Konsequente und gezielte Verkehrssicherheitsarbeit zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Unfallauffälligkeiten im Radverkehr, insbesondere an Kreuzungsbereichen
- Einfache, übersichtliche, klar erkennbare Radverkehrsführung, vorzugsweise auf der Fahrbahn
- Zusammenhängende und sichere Wegenetze
- Geeignete Planung der Radverkehrsinfrastruktur gemäß ERA 2010
- Aufklärungsarbeit und Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln

Die Herausforderung für die Zukunft des Radverkehrs besteht darin, durch die Kombination aus planerischen, erzieherischen und rechtlichen Maßnahmen das steigende Unfallrisiko zu reduzieren und die Sicherheit des Radverkehrs dauerhaft zu verbessern.

Hoher Stellenwert trotz hoher Unfallzahlen, Radverkehr in den Niederlanden

Dr. Atze Dijkstra

SWOV Niederlande



Fahrradmobilität in den Niederlanden

In den Niederlanden haben viele Menschen ein Fahrrad und sie benutzen es oft. Im Durchschnitt fahren Niederländer etwa 850 km pro Jahr Rad. Nur in Dänemark wird mehr Rad gefahren (etwa 900 km pro Jahr). Die Fahrradmobilität hat sich erhöht von 11 Milliarden Kilometern im Jahr 1985 auf 15 Milliarden Kilometer im Jahr 2009. Nicht jeder Niederländer fährt Rad im gleichen Umfang. Kinder im Alter zwischen 12 und 17 Jahren fahren mehr als 2.000 km Rad pro Jahr. Ältere Menschen (über 75) fahren nur etwa 350 km Rad pro Jahr.

Unfallzahlen

Gibt es viele Fahrradunfälle in den Niederlanden aufgrund der hohen Fahrradmobilität? Die Antwort ist: Ja. Jedes Jahr gibt es etwa 190 Tote und etwa 10.000 Schwerverletzte durch Fahrradunfälle. In den Niederlanden sind etwa 25 Prozent der Verkehrstoten Radfahrer gegenüber ungefähr 5 Prozent in Europa. Die Entwicklung bei den Getöteten und Schwerverletzten ist nicht gleich. Die Zahl der Verkehrstoten ist von 200 auf 150 gesunken, während die Zahl der Verletzungen in den letzten Jahren auf fast 11.000 gestiegen ist. Radfahrer kommen hauptsächlich ums Leben bei Kollisionen mit einem Kraftfahrzeug. Nur bei etwa 10 Prozent der Todesfälle bei Radfahrern war kein Kraftfahrzeug betei-

ligt. Andererseits hatte mehr als die Hälfte der schwer verletzten Radfahrer einen Unfall ohne Kraftfahrzeug.

Unfallrisiko

Trotz der hohen Opferzahl ist Radfahren im Verhältnis sicherer als die Fortbewegung mit den meisten anderen Verkehrsmitteln. Das Risiko eines Fahrradunfalls ist nämlich nicht besonders hoch. Das Risiko errechnet sich aus der Verkehrstotenzahl geteilt durch die Mobilität. Das Risiko ist am höchsten für Mofafahrer und Motorradfahrer und am niedrigsten für Auto-Insassen.

Maßnahmen

In den Niederlanden gibt es eine Vision für die Verkehrssicherheit: Nachhaltige Sicherheit. Das Ziel dieser Vision ist Unfälle zu vermeiden, und wo das nicht möglich ist, das Risiko von schweren Verletzungen praktisch auszuschließen. Was bedeutet das für Radfahrer? Radfahrer werden so oft wie möglich von anderen Verkehrsteilnehmern getrennt (Radwege). Wenn das nicht möglich ist, wird die Geschwindigkeit gesenkt, zum Beispiel durch Tempo-30-Zonen, Tempo-60-Zonen, Kreisverkehre und Beruhigungsschwellen.

Unfälle ohne Kraftfahrzeuge

Die Zahl dieser Unfälle ist gestiegen. „Nachhaltige Sicherheit“ hatte kaum Auswirkungen auf diese Unfälle. Der Anstieg liegt wahrscheinlich nicht nur an der erhöhten Fahrradmobilität. Andere mögliche Erklärungen sind:

- Es gibt mehr ältere Radfahrer; sie sind anfälliger für Verletzungen.
- Es gibt (wahrscheinlich) mehr Rennräder und E-Bikes/Pedelecs.
- Bei der Hälfte dieser Unfälle spielt Infrastruktur eine Rolle.
- Erhöhung der Smartphone-Nutzung.
- Radfahren unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen nimmt zu.

Zweiräder der neuen Generation

Technische und rechtliche Aspekte von Pedelecs und E-Bikes

Dipl.-Ing. Steffen Hladik

DEKRA Technology Center



In den vergangenen Jahren ist der Markt an Elektrozweirädern stetig gewachsen und ein Ende ist lange noch nicht absehbar. Mit dem neuen Angebot der elektrisch unterstützten bzw. angetriebenen Fahrräder und Kraftäder bietet sich eine neue Dimension der Mobilität für einen großen Personenkreis. Ausgeschlossen werden muss dabei, dass sich das Gefährdungspotential – insbesondere für Radfahrerinnen und Radfahrer aber auch für andere Verkehrsteilnehmer – erhöht.

Fahrräder, bei denen der Fahrer durch einen Elektromotor beim Pedalieren unterstützt wird, sind derzeit i.d.R. mit Geschwindigkeiten bis 25 km/h unterwegs. Im Verkehr sind aber bereits auch Fahrzeuge mit Trekkurbeln und Unterstützungsantrieb über 40 km/h im Einsatz. Dazu kommen noch Fahrzeuge, welche einen teilweise reinen elektrischen Antrieb – mit oder ohne Pedalieren – ermöglichen.

Die aktuell anzuwendenden nationalen Vorschriften im Rahmen der StVO und StVZO und die zutreffenden EG-Richtlinien, geben für die neuen Fahrzeuge und ihre

speziellen Antriebsmöglichkeiten keine eindeutigen und klaren Regelungen vor, so dass unter Ausnutzung von „Grauzonen“ Fahrzeugauslegungen in den Verkehr kommen, welche den Sicherheitsaspekten im Straßenverkehr nicht oder nicht ausreichend gerecht werden. Technische Schwerpunkte bilden hierbei die Antriebsleistung und deren Steuerung, die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung, die lichttechnische Ausstattung, das Bremsverhalten und die Betriebsfestigkeit der Fahrzeuge. Hinzu kommen Defizite bei der Schutzausrüstung der Fahrer (Helmbenutzung).

Unter diesen Gesichtspunkten ist eine gesetzliche Klärung und damit Abgrenzung dieser Fahrzeuge erforderlich, was sich besonders in folgenden Punkten darstellt:

- verbindliche Bauvorschriften für alle Arten von E-Bikes
- Klarstellung der Vorschriftenlage rund um die „Elektro-Zweiräder“
- verbesserter Schutz vor Manipulation
- möglichst deutliche Unterscheidbarkeit im Straßenverkehr
- Novellierung der Vorschriften zur Fahrradbeleuchtung
- bessere Kontrolle im Verkehr

Aktuell laufen sehr kontroverse Diskussionen um eine „sicherheitsspezifische“ Ausrüstung der Fahrer wie Helmpflicht oder entsprechende reflektierende Bekleidung. Insbesondere bei Fahrzeugen über 25 km/h und E-Bikes (sofern nicht schon gesetzlich geregelt) ist hier ein Umdenken wie auch in anderen sportlichen Bereichen erforderlich. Für Fahrzeuge unter 25 km/h, deren elektrischer Antrieb nur zur Unterstützung des Pedalierens geeignet ist, sollte hierzu eine Aufklärungskampagne an Stelle einer Reglementierung angestoßen werden.

Die globale Relevanz des Pedelecs als Massenverkehrsmittel

Hannes Neupert

ExtraEnergy e.V.



Das Pedelec und sein Artgenosse das E-Bike haben es in den vergangenen 15 Jahren geschafft, von Stückzahlen um die 200.000 bis 300.000 jährlich sehr schnell zu wachsen und haben in 2011 eine weltweit neu verkaufte Stückzahl von rund 31 Millionen erreicht. Es waren in Europa zwar nur rund eine Million, aber diese wurde dafür in nur sehr kurzer Zeit mit einem extremen Wachstum in den vergangenen drei Jahren erreicht. Der Bestand an elektrischen Zweirädern wird alleine in China auf über 150 Millionen geschätzt. Speziell in der Auto-Nation Deutschland ist noch nicht angekommen, warum das Pedelec nicht nur ein Trend ist, sondern eine revolutionäre Weiterentwicklung des Fahrrades, was ganz neue Anwendungsmöglichkeiten eröffnet.

Das globale Potenzial des elektrischen Zweirades wird von ExtraEnergy bis zum Jahr 2050 auf rund 250 Millionen Neufahrzeuge pro Jahr geschätzt. Das ist deutlich mehr als aktuell jährlich rund 130 Millionen neu verkaufte Fahrräder. Der Grund, warum das Potenzial der Pedelecs höher ist als das des mechanischen Fahrrades, liegt in den Zusatznutzen, die es ermöglichen, dass das

Pedelec in Bereichen eingesetzt wird, die dem Fahrrad verschlossen geblieben sind. Ähnlich wie das Mobiltelefon heute die Anzahl der Festnetzanschlüsse global bei Weitem übertroffen hat – auch einfach nur, weil es neue Anwendungen durch Zusatznutzen ermöglicht hat. Die Digitalisierung von Funktionen wirkt Wunder und wird nun auch das Fahrrad neu erfinden wie es zuvor Gegenstände wie die Schreibmaschine, das Waschbrett, den Schallplattenspieler oder auch den Stadtplan neu definiert hat.

Muskel-Elektrische-Mobilität bietet eine enorme Relevanz für die Mobilität sowohl in extrem dichten urbanen Zonen, Megastädten wie auch im ländlichen Raum. Sie birgt ein großes Potenzial für die Fitness, Gesundheit und Lebensqualität der Menschheit in der immer bewegungsärmeren Lebenswelt, die sich aufgrund der Industrialisierung für weite Teile der Menschheit ergeben hat.

Zur Entfaltung des tatsächlichen Potenzials des Pedelecs braucht es einen gesetzlichen Rahmen, der die Nutzung sicher ermöglicht. Hier ist die Politik gefragt, proaktiv Gesetze zu etablieren, die das volle Potenzial ermöglichen – dies ist aktuell leider eher Wunschtraum als Realität. Vorschläge zu einer einfachen aber effektiven Gesetzgebung werden am Ende des Vortrages erläutert. Die Digitalisierung des Fahrrades bietet auch eine enorme Chance für die Steigerung der Verkehrssicherheit durch Vehicle-to-Vehicle Kommunikation, die es ermöglicht, Unfälle nicht geschehen zu lassen, da sie durch rechtzeitige Information verhindert werden. Auch hier ist der Gesetzgeber gefragt ein Umfeld zu schaffen, welches die Anwendung von vorhandenen Techniken forciert und so aktiv zur Lebensqualität und Sicherheit beiträgt.

E-Mobility und Stadtraum

Prof. Dr.-Ing. Felix Huber

Bergische Universität Wuppertal



Straßenräume sind in der Vergangenheit vielfach „auto-gerecht“ für Fahrzeuge mit fossilem Antrieb gestaltet worden. Das Ergebnis sind – vielfach beklagt – unwirtschaftliche und städtebaulich geringwertige Straßenräume.

Es stellt sich die Frage, ob die E-Mobilität – als Teil der postfossilen Mobilität – eine neue Richtung, eine neue Qualität der Straßenraumgestaltung eröffnen kann? Sind Ideen der „liveable street“ und der „gesunden Stadt“ – also ein Mehr an Bau- und Mobilitätskultur – mit den Anforderungen von E-Mobilen umsetzbar?

Der Vortrag wird nach der Frage, was ist und was soll ein guter Straßenraum sein, welche Aufgabe hat er im stadträumlichen Gefüge zu übernehmen, die neuen Anforderungen von E-Mobilen (Pedelecs, E-Bikes, Elektroautos, Elektrofahrzeugen im ÖV, im städtischen Wirtschaftsverkehr und bei den Kommunalfahrzeugen) an den Stadtraum aufzeigen.

Der Vortrag wird zunächst die unterschiedlichen stadträumlichen Bedingungen für E-Mobilität definieren und sich anschließend mit den Anforderungen der E-Mobilität für die Gestaltung der Fahrbahnen (z.B. S-Pedelecs) als auch der Seitenräume auseinandersetzen, in denen Fahrzeughersteller und Energiewirtschaft gerne ihre Lade-Infrastruktur errichten würden.

Hierbei wird die Frage zu diskutieren sein, ob die Gesellschaft die Chancen, die sich durch die Systembedingungen der Elektromobilität – im Sinne eines kultivierteren Umgangs miteinander – ergeben, entwickeln, oder ob man der simplen Transformation von Verbrennungskraftfahrzeugen in Elektromobile mit möglichst geringen Performance-Verlusten nachkommen sollte.

Verkehrsverhalten und Verkehrsklima in Deutschland

Sabine Degener

Unfallforschung der Versicherer



Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte das Marktforschungsinstitut TNS Infratest die Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ durch. Die Befragung ist Teil der Längsschnittstudie „Verkehrsklima in Deutschland“. Im Vergleich zu 2008 wurden in die Befragung 2010 alle Verkehrsteilnehmerarten (Pkw-Fahrer, Moped-/ Motorradfahrer, Fußgänger und Radfahrer) eingeschlossen.

Die Mehrheit der Befragten fühlt sich auch 2010 sicher im Straßenverkehr. Etwa die Hälfte der Befragten (53 %) gibt an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Im Vergleich zu 2008 ist dies jedoch ein Rückgang um 16 Prozentpunkte von 69 auf 53 Prozent.

Pkw- und Fahrradfahrer schätzen ihren eigenen Fahrstil als entspannt, sicher und vorschriftsmäßig ein. Im Vergleich dazu wird der Fahrstil der anderen Pkw- und Fahrradfahrer als angespannter, unsicherer, durchsetzungsstärker, sportlicher und regelwidriger eingeschätzt. Die Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdeinschätzung ist bei Pkw-Fahrern größer als bei Fahrradfahrern.

Über die Hälfte der Befragten gibt an, dass Alkohol am Steuer und zu schnelles Fahren sehr häufig Ursache von Verkehrsunfällen ist, beim Übertreten oder Überfahren einer roten Ampel ist es dagegen nur ein Drittel der Befragten. Trotzdem ist Übertretung der Verkehrsregel insbesondere beim Rotlicht und der Geschwindigkeit ein verbreitetes Phänomen im Straßenverkehr: 18 Prozent der Fußgänger und Radfahrer sowie 30 Prozent der Pkw-Fahrer geben an, in den letzten zwölf Monaten gelegentlich oder häufiger das Rotlicht missachtet zu haben.

Alkohol am Steuer ist dagegen selten. So geben nur 2 Prozent der Pkw-Fahrer an, in den letzten zwölf Monaten gelegentlich oder häufiger mit Alkohol gefahren zu sein. Häufiger wird in der Situation auf das Fahrrad zurückgegriffen. 8 Prozent der Radfahrer berichten, in den letzten zwölf Monaten gelegentlich oder häufiger mit Alkohol gefahren zu sein.

In dieser Studie halten 75 Prozent der Befragten die Helmtragepflicht für eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. 67 Prozent der Befragten befürworten die Einführung einer Helmtragepflicht. Und obwohl zwei Drittel der befragten Personen dem Fahrradhelm eine hohe Wirksamkeit zusprechen, ist die Nutzung von Fahrradhelmen durch Radfahrer sehr niedrig. 73 Prozent der Befragten geben an, nie einen Helm zu tragen.

Mehr Sicherheit durch Kommunikation? Das Projekt „Rücksicht-Kampagne“

Burkhard Horn

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt,
Berlin



Die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel in den Städten boomt – das ist gut so und verkehrspolitisch ausdrücklich gewollt. Doch die Kehrseite der Medaille: Mit dem Anstieg der Fahrradnutzung einher gehen vielerorts steigende Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrer/-innen, gepaart mit einer z. T. sehr emotional geführten Diskussion über das Thema Radverkehr und Verkehrssicherheit, dies wiederum mit dem Schwerpunkt Verkehrsdisziplin und Regelakzeptanz, vor allem hinsichtlich des Verhaltens der Radfahrer/-innen. Daraus resultiert in jedem Fall Handlungsbedarf für die Kommunen. So sehr unter umwelt-, städtebau-, gesundheits- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten eine steigende Fahrradnutzung erwünscht sein mag, so sehr wird eine Nachhaltigkeit dieses Trends auch von einer Bewältigung des Verkehrssicherheitsproblems und dem Schaffen einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz für eine starke Rolle des Radverkehrs im städtischen Verkehrsgeschehen abhängen. Derzeit scheint es teilweise eher so zu sein, dass das öffentliche Image der Radfahrer/-innen für beträchtliche Teile der öffentlichen Meinung parallel zur Zunahme des Radverkehrs absinkt.

Seit 1998 ist die Radverkehrsnutzung in Berlin um 50 Prozent angestiegen. Etwa im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der verunglückten und schwer verletzten Radfahrer zu (wenn auch nicht so stark wie die Fahrradnutzung), bei den anderen Verkehrsteilnehmern hingegen ab. Die Stadtteile mit dem höchsten Radverkehrszuwachs (Friedrichshain/Kreuzberg und Prenzlauer Berg) sind auch diejenigen, wo die Unfallzahlen am deutlichsten zugenommen haben. Neben den steigenden Unfallzahlen führt das überproportionale Wachstum des Radverkehrs in Berlin auch zur Zunahme von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Die Polizei registriert deutlich mehr Bürgerbeschwerden vor allem von Fußgängern, die sich über rücksichtslose Radfahrer beklagen und mehr Sanktionen fordern. Die lokale Presse (insbesondere die Boulevardblätter) entdeckt dieses Thema jedes Jahr wieder aufs Neue. Der bei Dunkelheit ohne Licht den Radweg in der falschen Richtung befahrende alkoholisierte Radfahrer mit Kopfhörer im Ohr ist zwar die Ausnahme, er prägt aber das öffentliche Bild. Und da solches Verhalten gelegentlich auch schwerwiegende Folgen für Dritte hat – auch da gibt es in Berlin einige erschreckende Beispiele –, wäre eine Verharmlosung der Angelegenheit ganz gewiss der falsche Weg. Sorgfältige Analysen und daraus abgeleitete Maßnahmen sind dringend notwendig.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Erkenntnis, dass gute Infrastruktur allein das Problem nicht löst, hat das Land Berlin bereits im Jahr 2008 erste Untersuchungen bezüglich denkbarer Kommunikationsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr und zur Erhöhung von Regelakzeptanz in Auftrag gegeben. Es wurde schnell klar, dass solche Aktivitäten deutlich über das traditionelle Spektrum hinausgehen müssen, wenn sie Wirkung zeigen sollen. Sie müssen sich ausführlich mit den besonders ansprachebedürfti-

gen Zielgruppen auseinandersetzen, sollten den belehrenden Zeigefinger vermeiden und auf Nachhaltigkeit ausgelegt sein. Best-Practice-Analysen von Kommunikationsmaßnahmen im Bereich Radverkehr/ Verkehrssicherheit/ Regelakzeptanz lassen hier ein deutliches Defizit erkennen. Umfassende Ansätze, die auch Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern thematisieren, sind Mangelware.

Im Rahmen des EU-Projektes SPICYCLES wurde ein Kommunikationskonzept erarbeitet, das auf der Basis einer sorgfältigen Unfallanalyse mit Risikogruppenbetrachtung und umfangreicher Hintergrundgespräche die Zielgruppen, die konfliktrichtigsten Situationen und lokale Problemschwerpunkte definierte. Auf dieser Basis wurden für die einzelnen Zielgruppen geeignete Medien identifiziert und erste Kommunikationsansätze entwickelt, bis hin zu Überlegungen bezüglich der Finanzierung und der Einbeziehung weiterer Akteure. Es wurden folgende wesentliche Ziele für eine Kommunikationskampagne formuliert:

- Schaffung von Awareness sowie Rückgewinnung des Verkehrsbewusstseins bei allen aktiven Verkehrsteilnehmern
- Positive öffentliche Wahrnehmung der Kampagne bei allen Dialoggruppen
- Zielgruppenorientierte Information und Kommunikation über Konflikt- und Gefahrenschwerpunkte für mehr Regelakzeptanz
- Rückgang von Konflikten und vermeidbaren Unfällen durch Einstellungs- und Verhaltensänderungen
- Förderung des Dialogs und der Interaktion mit Multiplikatoren wie Schulen, Vereinen, Verbänden sowie Verkehrsunternehmen zur Erzielung einer positiven Grundstimmung bei den Verkehrsteilnehmern

Darauf aufbauend wurde in den Folgejahren in einem langen Diskussionsprozess der Bund dafür gewonnen, eine solche Kommunikationskampagne als Modellvorhaben im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) zu fördern. Als weitere Partner kamen die Stadt Freiburg, der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und zuletzt auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hinzu. Projektstart war im Sommer 2011.

Zunächst wurde im Rahmen eines beschränkten Kreativwettbewerbs unter verschiedenen Agenturen die Grundidee für die Kampagne entwickelt. Sie rankt sich um den § 1 StVO: („die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“) und erfindet sozusagen den Begriff „Rücksicht“ neu. „Rücksicht“ wird als „Marke“ betrachtet und darum herum eine Markenkampagne aufgebaut, die gleichwohl differenziert die eingangs beschriebene Problemlage aufgreift. Die zentralen Motive sprechen die unterschiedlichen Zielgruppen an, eine breite Vielfalt von eingesetzten Medien erlaubt eine kontinuierliche Vertiefung und regt zur Diskussion an. Neben den klassischen Produkten im Bereich der Außenwerbung, im Print- (Infolyer) und im Medienbereich (Anzeigen, Rundfunkspot) spielen Internet und Social Media eine besonders wichtige Rolle, dazu kommen anlassbezogene Promotionsaktionen. Die Ziele der Kampagne bleiben dabei stets im Fokus:

- Reduzierung von Konflikten und Unfällen, insbesondere solchen mit Beteiligung von Radfahrer(inne)n, durch Verhaltens- und Einstellungsänderungen
- Förderung eines sicherheitsorientierten „Verkehrsbewusstseins“ bei allen aktiven Verkehrsteilnehmer(inne)n
- Wahrung und Stärkung des positiven Images des Radfahrens
- Positive öffentliche Wahrnehmung der Kampagne in den Modellstädten
- Zielgruppenorientierte Information und Kommunikation über Konflikt- und Gefahrenschwerpunkte, auch zur Verbesserung der Regelakzeptanz
- Erzielung einer positiven Grundstimmung zu Verkehrssicherheitsfragen bei den Verkehrsteilnehmer(inne)n

Die Kampagne startet Anfang Mai 2012 in den beiden Modellstädten Berlin und Freiburg und wird auch im Jahr 2013 durchgeführt. In den Modellstädten unterstützen weitere Partner das Projekt, das Spektrum reicht von Medienpartnern (Zeitung, Radio) über die Außenwerbung und die Fahrradbranche bis zu Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden. Dadurch wird die öffentliche Wahrnehmung und Weiterverbreitung der Kampagne gestärkt. Parallel erfolgt eine wissenschaftliche Evaluierung. Nach Abschluss der Modellphase sollen die Kampagnenelemente unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse anderen interessierten Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

Mehr Regelakzeptanz durch polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit?

Joachim Schalke

Polizeipräsidium Köln



Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Verkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen durch die Verkehrsüberwachung, die Mitwirkung bei der sichereren Verkehrsraumgestaltung sowie die Verkehrsunfallprävention in Form von Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung.

Dieses Ziel wird in Fachdienststellen und Organisationseinheiten, die z. B. die Themenfelder Verkehrslenkung, Verkehrsregelung, örtliche Unfalluntersuchung, Unfallkommission, Opferschutz und Zielgruppenarbeit bearbeiten, verfolgt. Darüber hinausgehende repräsentative polizeiliche Aktivitäten dienen der Erhöhung der Regelakzeptanz aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Beispielhafte fahrradspezifische und öffentlichkeitswirksame Aktivitäten verstärken diese Maßnahmen:

- In Arbeitssitzungen der prämierten Ordnungspartnerschaft www.velo2010.de findet ein reger Austausch über den Themenkomplex Regelakzeptanz statt. Darüber hinaus werden fahrradspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie Mängeltouren geplant und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bekannt gegeben.
- Bei dem Rennradtraining „Von 0 auf 60“ steht im Rahmen eines Workshops das Thema „Recht oder Unrecht im Straßenverkehr“ für Rennradfahrerinnen und -fahrer im Vordergrund.
- Das Projekt „Rad fahrende Migrantinnen“ ermöglicht überwiegend türkischen Frauen im Alter zwischen 27 und 62 Jahren Fahrrad fahren zu lernen. Es gilt sprachliche und kulturelle Hürden zu überwinden sowie ein grundlegendes Regelverständnis und eine unfallpräventive Regelakzeptanz zu vermitteln.
- Im Rahmen des Radverkehrstreffs, den die Stadt Köln, die Polizei Köln und die 1. Bürgermeisterin als Informationsveranstaltung anbieten, nutzen Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, sich mit Behördenvertretern über fahrradrelevante Themenfelder und Regelwerke auszutauschen.
- Bei der Aktion „Finsterlinge“ arbeiten Polizeibeamte mit Zweiradmechanikern sowie Vertretern der Ordnungspartnerschaft [velo2010](http://www.velo2010.de) zusammen und bieten Fahrradreparaturen sowie Beratungsgespräche an, was von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern dankbar angenommen wird.
- Auf der Fahrradmesse „Cycolonia“ kam die Polizei im Rahmen des Trendforums „Sicherheit“ zu Wort.

Das Polizeipräsidium Köln führte ein Behördenprojekt mit dem Arbeitstitel „Reduzierung der Anzahl von Verunglückten unter der Beteiligung von Fahrradfahrern“ durch. Unter anderem ging aus dem Teilprojekt „Soziologische Aspekte“ eine Fahrradfahrer-Fragebogen-Aktion hervor, bei der Schwerverletzte und Senioren hinsichtlich ihres Verkehrsunfalls befragt und Aspekte bezüglich ihrer Regelakzeptanz berücksichtigt wurden. Im Teilprojekt „Verkehrsraumgestaltung“ wurden Erkenntnisse aus dem „Planungshandbuch Radverkehr“ (Dr. Meschik) gewonnen. Durch das Teilprojekt „Fahrradförderung“ nahm das Polizeipräsidium Köln erstmalig an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil, an der sich über 150 Beamtinnen und Beamte beteiligten. Aufgrund der Erkenntnisse des Teilprojekts „Neue Techniken/Methoden“ hat das Polizeipräsidium Köln ein Pedelec beschafft. Darüber hinaus nahmen drei Beamte am „Politie-Bike-Day“ in den Niederlanden teil. In Arbeitssitzungen der Teilprojektgruppen wurde das Buch „Recht für Radfahrer“ (Dr. Kettler) thematisiert, was anlässlich des Behördenprojektes beschafft wurde.

In Dresden, Münster, Köln und Krefeld gibt es beispielsweise bereits seit mehreren Jahren polizeiliche Fahrradstreifen, die erfolgreich unter anderem im Aufgabenbereich Unfallbekämpfung und Regelakzeptanz arbeiten.

Lassen sich darüber hinaus Potentiale erschließen?

Polizeiliche Praxisbeispiele aus London, den Niederlanden, der Schweiz und den USA könnten als Anregung dienen, eine fahrradbasierte, auf die Belange von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern ausgerichtete Polizeieinheit einzusetzen, die ganzjährig tätig sowie mit modernster Ausrüstung (Uniform, Fahrräder, Informations- und Dokumentationstechnik) ausgestattet ist und für die Verkehrssicherheit im Sinne der Regelakzeptanz arbeitet.



Mit dem Fahrrad durch Europa - mit oder ohne Helm?

Dipl.-Geogr. Jacqueline Lacroix

Deutscher Verkehrssicherheitsrat



In der EU wird aus unterschiedlichen Gründen und mit unterschiedlicher Intensität Fahrrad gefahren. Eine Befragung von EU Bürgern des Jahres 2010 ergab, dass 7,4 Prozent das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für ihre täglichen Aktivitäten nutzen. Die Unterschiede zwischen den Ländern sind jedoch sehr groß und schwanken zwischen 31 Prozent in den Niederlanden und bis zu 0,3 Prozent in Zypern. Der prozentuale Anteil getöteter Fahrradfahrer an allen Getöteten im Straßenverkehr ist ebenfalls sehr unterschiedlich, wobei hier die Niederlande ebenfalls an der Spitze stehen. Bei Betrachtung der Anzahl der Getöteten im Verhältnis zur Fahrleistung wird jedoch ersichtlich, dass je höher die Fahrleistung, desto niedriger die Unfallrate ist. Demnach sind Dänemark und die Niederlande die sichersten Länder für Fahrradfahrer. Die Anzahl der getöteten Fahrradfahrer hat in fast allen Ländern der EU in den letzten zehn Jahren abgenommen, allerdings unterschiedlich stark. Lediglich in Rumänien ist ein Anstieg zu verzeichnen. 2.270 Fahrradfahrer starben in 2009 in der EU als Folge eines Verkehrsunfalls, dies entspricht 6,5 Prozent aller Getöteten. Es gibt jedoch eine hohe Dunkelziffer bei der Erfassung der verletzten Fahrradfahrer, so dass ein

europäischer Vergleich der Verletzungsschwere nur eingeschränkt möglich ist.

Nur wenige Länder erheben Daten zur Fahrradhelmnutzung. Die Qualität der Datenerfassung ist unterschiedlich, so dass auch hier Vergleiche mit Vorsicht zu betrachten sind. Die höchste Helmtragequote weist demnach Irland auf, gefolgt von der Schweiz und UK. In diesen Ländern finden Aufklärungskampagnen zur Förderung der Helmnutzung statt, aber auch in weiteren Ländern. Nur wenige Länder in der EU haben eine Radhelmpflicht, die in der Regel bestimmte Altersgruppen (Kinder, Heranwachsende) betrifft, aber auch das Fahrradfahren auf bestimmten Straßen wie z.B. in Spanien auf Außerortsstraßen, wo Fahrradfahrer auch Warnwesten tragen müssen. Die EU-Kommission ist hinsichtlich der Einführung einer Radhelmpflicht skeptisch: Zum einen betrifft diese Regelung eine Verhaltensvorschrift, die nicht in die Zuständigkeit der Europäischen Union hineinfällt, zum anderen beruft sich die Kommission auf widersprüchliche Aussagen bezüglich der Dimension der Schutzwirkung von Radhelmen und fordert daher weitere Untersuchungen.

Kopfverletzungen gehören zu den häufigsten Verletzungen bei Radfahrern. Untersuchungen aus der Schweiz haben gezeigt, dass 70 bis 80 Prozent der Todesfälle nach Unfällen bei Radfahrern aufgrund von Kopfverletzungen entstanden sind. In NL haben 47 Prozent der schwerverletzten Fahrradfahrer, die mit einem motorisierten Verkehrsteilnehmer kollidiert sind, Kopf- bzw. Gehirnverletzungen im Vergleich zu 30 Prozent der Radfahrer, die alleine verunfallt sind. 75 Prozent aller Kopf- bzw. Gehirnverletzungen sind auf Alleinunfälle zurückzuführen, insbesondere bei Kindern. Eine neue Meta-Analyse von R. Elvik zeigt, dass die Nutzung von Fahrradhelmen das Risiko einer Kopfverletzung um 42 Prozent reduziert und einer Gehirnverletzung um 53 Prozent.

Während das Tragen von Radhelmen für Sportradler eine Selbstverständlichkeit ist (97 % bei spanischen Sportradlern) und die Radsportvereine zum Tragen der Helme aufrufen, setzt sich der Europäische Radfahrerverband ECF vehement gegen das Tragen von Helmen ein – ob freiwillig oder verpflichtend. Aggressive Lobbyarbeit verhinderte z.B. die Einführung der Helmtragepflicht in Polen. Widersprüchliche Ergebnisse weisen Studien auf, die sich mit der Fahrradnutzung nach Einführung einer Helmtragepflicht befassen: In einigen Studien nimmt der Anteil der Fahrradnutzung ab, in anderen ist diese von einer Helmtragepflicht unberührt.



Radhelmpflicht – Überlegungen aus Thüringen

Dr. Danko Knothe

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung
und Verkehr



Die deutlich erhöhten Unfallzahlen des Jahres 2011 zeigen, dass der Schutz gerade der schwachen Verkehrsteilnehmer dringend verbessert werden muss. Eine Radhelmpflicht für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre ist die effektivste Prävention zur Verhinderung von unfallbedingten Kopfverletzungen. Eine solche Helmpflicht ist praktikabel, angemessen und wirkt über die Zielgruppe hinaus. Appelle und Initiativen zum freiwilligen Tragen von Helmen und Warnwesten sind zwar richtige Schritte zu mehr Verkehrssicherheit, aber ihre Wirksamkeit stößt an Grenzen. Mit einer Pflicht könnten die Ergebnisse der Aufklärungs- und Präventionsarbeit deutlich verbessert werden, vor allem bei Gruppen mit bisher geringen Helmtragequoten. So könnten beispielsweise Jugendliche mit Migrationshintergrund und Jugendliche in der Pubertät vom Helmtragen überzeugt werden.

Der Thüringer Verkehrsminister Christian Carius hat sich wiederholt für die Einführung einer Radhelmpflicht für Kinder und Jugendliche ausgesprochen und zu dieser Frage auch eine Expertenkommission berufen, die im Frühjahr 2011 ihren Abschlussbericht vorgelegt hat. Darin hat die Expertenkommission festgestellt, dass Gesellschaft und Politik Kindern und Jugendlichen gegenüber in einer besonderen Verantwortung stehen.

Junge Radfahrer sind nicht nur häufiger Unfallopfer als Radfahrer anderer Altersklassen, sondern auch erheblich stärker gefährdet, bei Unfällen schwer oder leicht verletzt zu werden. Die Tragequote bei Kleinkindern ist die höchste überhaupt. Durch eine Helmpflicht für Kinder gewinnen Eltern, Lehrer und Schüler eine zusätzliche Argumentationshilfe, um Kinder frühzeitig an das Helmtragen zu gewöhnen und das Helmtragen auch ohne Begleitung Erwachsener sicherzustellen. Der Vergleich mit anderen europäischen Ländern legt nahe, dass einschlägige gesetzliche Regelungen einen wichtigen Teilbeitrag zu „Vision Zero“ leisten. Helmpflichten tragen zu einem insgesamt deutlich geringeren Verletzungsrisiko für Helmträger bei – gerade auch bei jungen Radfahrern. Außerdem steigern sie die Helmtragequote insgesamt.

Vor diesem Hintergrund setzt sich der Thüringer Verkehrsminister auch weiter für komplementäre Maßnahmen zur Erhöhung der individuellen und kollektiven Verkehrssicherheit ein. Dazu gehören schrittweise Verbesserungen bei der radspezifischen Infrastruktur ebenso wie verstärkte Präventionsarbeit und eine Radhelmpflicht für Kinder und Jugendliche. Diese Maßnahmen müssen im breiten Konsens vorangetrieben werden.

Unstreitig ist: Die Helmpflicht wäre ein kleiner Schritt mit deutlichen Effekten für die Unfallstatistik. Der durch eine Helmpflicht erreichbare, in anderen Ländern empirisch nachgewiesene Gewinn an individueller Sicherheit ist durch Aufklärungskampagnen kaum erreichbar. Befürchtungen über eine drohende Abnahme des Radverkehrs bei Einführung einer Radhelmpflicht sind dagegen empirisch nicht überzeugend belegt und angesichts der Kindern und Jugendlichen zur Verfügung stehenden Mobilitätsoptionen auch nicht stichhaltig. Auch mit einer Helmpflicht für unter 18-Jährige würde das Fahrrad das Fortbewegungsmittel Nummer 1 für Kinder und Jugendliche bleiben – dann jedoch mit wesentlich geringem Verletzungsrisiko.

Helmpflicht für Kinder in Österreich

Dipl. -Ing. Klaus Robatsch

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien



In Österreich ist seit 31. Mai 2011 das Tragen eines Helmes für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr beim Radfahren auf öffentlichen Straßen verpflichtend vorgeschrieben. Die Radhelmpflicht, die mit dem Ziel eingeführt wurde, die Helmtragequote zu erhöhen und dadurch die Anzahl der Kopfverletzungen zu reduzieren, gilt für Kinder unter 12 Jahren, wenn sie selbst mit dem Rad fahren, wenn sie auf einem Fahrrad mitgeführt werden und beim Transport in einem Fahrradanhänger.

Radfahren wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus, ist schonend für die Umwelt und erfreut sich bei Kindern und Erwachsenen großer Beliebtheit. Somit ist das Fahrrad ein ideales Fortbewegungsmittel und Sportgerät. Jedoch besteht auch beim Radfahren die Gefahr, sich eine Verletzung zu zuziehen.

In Österreich verunglückten im Zeitraum 2005 bis 2009 durchschnittlich pro Jahr rd. 28.400¹ Personen beim Radfahren im und abseits des Straßenverkehrs. Davon waren rund 16 Prozent (rd. 4.600)² Kinder unter 12 Jahren. Eine der Folgen nach Unfällen beim Radfahren sind Kopfverletzungen, die schwerwiegende körperliche Beeinträchtigungen nach sich ziehen können³.

Laut Freizeitunfallstatistik⁴ erlitten in Österreich ein Viertel (rd. 25 %) aller nach Radunfällen im Krankenhaus behandelten Verletzten eine Kopfverletzung, wobei Kinder unter 12 Jahren besonders betroffen sind: fast die Hälfte (47 %, rd. 2.000) der nach Radunfällen spitalsbehandelten Kinder unter 12 Jahren mussten aufgrund von Kopfverletzungen behandelt werden. 85 Prozent (rd. 1.700) dieser Kopfverletzungen passierten, ohne dass vom Kind zum Zeitpunkt des Unfalls ein Helm getragen wurde (Abbildung 1).

¹ Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; KFV, Freizeitunfallstatistik.

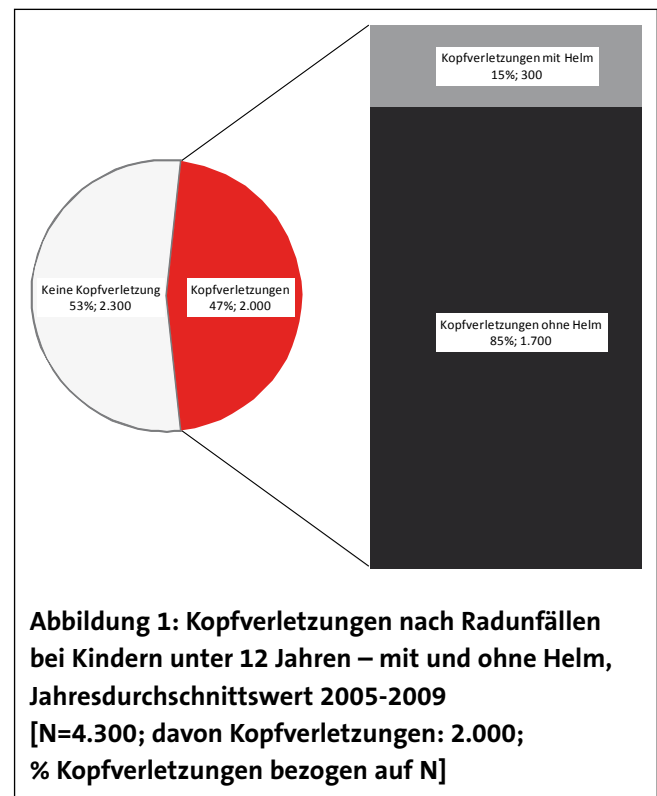
² Wenn man ausschließlich die amtliche Verkehrsunfallstatistik betrachtet, wird die Unfallhäufigkeit beim Radfahren unterschätzt, da in dieser nur polizeilich gemeldete Unfälle mit Personenschaden erfasst werden. So sind zu den rd. 300 verunglückten Kindern unter 12 Jahren aus der Verkehrsunfallstatistik rd. 4.300 Fälle aus der Freizeitunfallstatistik hinzu zu zählen. Mehr als ein Drittel (rd. 36 %) dieser 4.300 Radunfälle von Kindern unter 12 Jahren ereigneten sich auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (insbesondere auch auf Radwegen, in Fußgängerzonen, auf Gehsteigen).

³ In der amtlichen Verkehrsunfallstatistik werden die verletzten Körperteile der verunglückten Personen nicht erfasst. Daher wird bei nachfolgenden Analysen ausschließlich die Freizeitunfallstatistik herangezogen, in der bis zu zwei Verletzungsdiagnosen je Patient erfasst werden.

⁴ KFV, Freizeitunfallstatistik: spitalsbehandelte Verletzte nach Unfällen (hier ohne Mountainbiken). Jahresdurchschnittswert 2005-2009.

Die Radhelmtiragequote liegt bei Kindern in Österreich relativ hoch (jeweils 87 % bei den bis zu sechs Jahre alten Knaben und Mädchen, allerdings nur mehr 41 % bei den sieben bis 15-jährigen Knaben und 45 % bei den Mädchen gleicher Altersgruppe⁵). Dennoch ist es auffallend, dass bei den spitalsbehandelten Verletzten die Helmtiragequote zum Zeitpunkt des Unfalls wesentlich niedriger liegt. Mehr als die Hälfte (rd. 55 %) der Kinder unter 12 Jahren, die zum Zeitpunkt des Radunfalls keinen Helm trugen, erlitten eine Kopfverletzung – von den helmtragenden Kindern nur rd. 26 Prozent.

Unter der Annahme, dass alle Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr (100 %) auf und abseits von Straßen mit öffentlichem Verkehr einen Helm tragen, und bei gleichbleibender Zahl an spitalsbehandelten Verletzten lässt sich ein Reduktionspotential von rd. 900 Kopfverletzungen pro Jahr abschätzen. Die Einführung der gesetzlichen Radhelmpflicht für Kinder unter 12 Jahren ist somit eine wichtige Maßnahme zur Prävention von Kopfverletzungen bei jungen Radfahrern.



⁵ KfV, Eigene Erhebung, 2009.

Anwendung der ERA 2010 in der kommunalen Praxis

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr



Mit den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ legte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im Jahr 2010 ein umfassendes Regelwerk für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen vor. Damit werden nunmehr – nach den bereits in der kommunalen Praxis erfolgreichen ERA 95 – veränderte Rahmenbedingungen und ein erweiterter Kenntnisstand zur Radverkehrsführung berücksichtigt:

- Dem Radverkehr wird heute verkehrs- und umweltpolitisch eine höhere Bedeutung beigemessen.
- Zu damals noch neuen Entwurfselementen liegen inzwischen durch Forschung und Praxis gesicherte Erkenntnisse vor.
- Der Aufbau einer neuen Regelwerksgeneration der FGSV mit auch für den Radverkehr relevanten Entwurfsregelwerken RASt, RAL und RIN ist weitgehend abgeschlossen.
- Aufbauend auf den Praxiserfahrungen erfolgte eine Novellierung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen zum Radverkehr.

Die neuen ERA gelten für innerörtliche und außerörtliche Radverkehrsverbindungen und behandeln alle Fragen von Planung, Entwurf, Bau und Betrieb der Radverkehrsführungen. Ein inhaltlicher Schwerpunkt liegt auf der Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und ihren Knotenpunkten, auf denen in der kommunalen Praxis auch die größten Probleme in Hinblick auf eine sichere Radverkehrsführung auftreten. Dabei wird besonderer Wert auf eine differenzierte Herleitung der Wahl einer Führungsform des Radverkehrs gelegt. Neben den Führungsformen der Separation (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege) werden auch neuere Radverkehrsführungen wie Schutzstreifen oder die Regelung „Gehweg/Radverkehr frei“ systematisch in den Entscheidungsprozess einbezogen.

Die 2009 in Kraft getretene (und zwischenzeitlich wegen Formfehlern zurückgezogene) StVO-Novelle greift die neuen Erkenntnisse zur Radverkehrsführung auf und bildet damit den notwendigen verkehrsrechtlichen Rahmen zu den Empfehlungen des technischen Regelwerks. Mit dem Inkrafttreten einer um Formfehler bereinigten

Fassung ist nach derzeitigem Stand im Jahr 2012 zu rechnen. Wesentliche Bestimmungen der StVO bzw. VwV-StVO betreffen u. a.

- Aspekte der Radwegebenutzungspflicht,
- die Anlage bestimmter Radverkehrsführungen wie z. B. Zweirichtungsradswege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder gemeinsame Führungen mit dem Fußgängerverkehr,
- die Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Insbesondere die Anwendung der Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht werfen in der Praxis nach wie vor Fragen auf. Hier hat ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom November 2010 wesentliche Weichenstellungen gesetzt.

Insgesamt steht mit den neuen ERA den kommunalen Straßenbaubehörden, aber auch den Verkehrsbehörden, eine wesentliche Grundlage zur Führung und Sicherung des Radverkehrs zur Verfügung. Ein erweitertes Entwurfsreportoire vergrößert den Handlungsspielraum zum Einsatz kostengünstiger und örtlich angepasster radverkehrsgerechter Lösungen.

Gleichwohl geht die Entwicklung bereits weiter. So wird der über die StVO hinaus gehende Einsatz von Schutzstreifen im Rahmen von Modellvorhaben erprobt. Radschnellwege als attraktive Verbindungen für den Alltagsradverkehr geraten verstärkt in den Fokus. Insbesondere die zunehmende Nutzung von Pedelecs setzt neue Anforderungen an die Infrastruktur und erfordert von den Kommunen ein kreatives Mitdenken bei der Anwendung der Aussagen der Regelwerke.



Finanzierung der Infrastruktur – die Aufgaben von Bund, Ländern und Kommunen

Axel Dörrie

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Aktuelle Herausforderungen:

- Im Zusammenhang mit der Förderung des Radverkehrs ist ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich.
- Sie muss dabei hohen Ansprüchen im Hinblick auf die Planung und Ausführung genügen (Stichwort: ERA 2010) und vor allem den Ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer gerecht werden.
- Damit kann nicht zuletzt ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
- Daneben ergeben sich zusätzliche Anforderungen gerade für die vorhandene Infrastruktur durch eine immer weitere Verbreitung von Pedelecs sowie allgemein die Zunahme des Radverkehrs (Stichwort: Kapazitätsprobleme).
- Neben dem Neubau werden zudem Unterhaltung und die Anpassung vorhandener Radverkehrsführungen an die neuen Anforderungen (Regelwerk, größere Radverkehrsmengen) erforderlich.
- Auch wenn die Herstellung von Radverkehrsinfrastruktur im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln deutlich kostengünstiger ist, sind dennoch ausreichende Finanzmittel erforderlich.

Unterschiedliche Zuständigkeiten:

- Aufgaben des Bundes: Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur an Bundesstraßen (ausschließlich zur

Erhöhung der Verkehrssicherheit); Beitrag zur Weiterentwicklung des technischen Regelwerks; Gesetz und Verordnungsgeber (ggf. zusammen mit Bundesrat); ...

- Aufgaben der Länder: Baulastträger und Auftragsverwaltung für den Bund; Aufbau, Koordination, Unterhaltung und Beschilderung von Landesnetzen; Aktivierung, Koordinierung und Förderung der Kommunen (insbesondere Landkreise); investive und nicht-investive Förderung;...
- Aufgaben der Kommunen: Baulastträger; Straßenverkehrsbehörde; Umsetzung verschiedener (auch nicht-investiver) Maßnahmen vor Ort;...
- Die Zuständigkeit für die Radverkehrsinfrastruktur bzw. allgemein die Radverkehrsförderung liegt im Wesentlichen bei den Ländern und Kommunen (Stichwort u.a.: Entflechtungsgesetz).

Finanzielle Verantwortung des Bundes:

- Der Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen sind für den Bund auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe; Haushaltsmittel 2012: 60 Mio. Euro + 12 Mio. Euro (Infrastrukturbeschleunigungsprogramm).
- Zusätzlich stehen für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen zur Nutzung durch den Radverkehr jährlich 3 Mio. Euro zur Verfügung und es sind darüber hinaus nicht-investive Mittel zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (ebenfalls 3 Mio. Euro jährlich) vorhanden.
- Bis Ende 2019 stehen den Bundesländern nach Art. 143c GG zudem jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt u.a. zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu (sog. „Entflechtungsmittel“; bis einschließlich 2013 jährlich 1,336 Mrd. € für ÖPNV und kommunalen Straßenbau; für die Zeit ab 2014 laufen die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern).
- Diese Mittel sind auch für die Radverkehrsinfrastruktur verwendbar; Entscheidung über die gesetzlichen Voraussetzungen für die Verausgabung der Mittel liegt im Einzelnen bei den Bundesländern.

Die kommunale Praxis am Beispiel Münster

Dipl.-Geogr. Michael Milde

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung,
Verkehrsplanung, Stadt Münster



Die sich seit dem Jahr 2001 kontinuierlich verschlechternde Verkehrssicherheitslage in Münster, insbesondere bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden, war im Jahr 2007 Anlass für Polizei und Stadt, sich grundsätzlich mit den Hintergründen, Ursachen und Begleitumständen der Unfallbilanz im Stadtgebiet von Münster zu befassen.

Um eine grundlegende Unfallanalyse und Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen zu erhalten, konnte die Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) gewonnen werden, ein gesamtstädtisches Verkehrsunfall-Gutachten erstellen zu lassen. Ausgewertet wurden über 27.000 Unfälle in Münster der Jahre 2004 – 2006. Das umfangreiche Gutachten einschließlich einer Sonderauswertung „Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung“ wurde im Jahr 2008 vorgelegt.

Bereits im Juni 2007 gründeten die Stadt Münster, die Polizei und 23 weitere Partner aus Gesellschaft und Verwaltungen die „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ (siehe auch www.sicher-durch-muenster.de). Es war das erklärte Ziel der Ordnungspartnerschaft,

gemeinsame ganzheitliche Strategien und ein Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu entwickeln. Als ambitioniertes Ziel hat sich die Ordnungspartnerschaft gesetzt, die Anzahl der Unfälle mit Verletzten um jährlich 10 Prozent zu verringern.

Das vom GDV erarbeitete umfangreiche Maßnahmenpaket bildet zusammen mit den Analysen und Erkenntnissen der Verwaltung und der Polizei eine bedeutsame Grundlage für das Bemühen, die Verkehrssicherheit in Münster nachhaltig zu verbessern. Hierzu hat der Rat der Stadt Münster am 25.03.2009 die „Fortschreibung des Masterplanes Verkehrsunfallprävention 2008 und Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms Münster 2009 – 2013“ beschlossen.

Der in Münster gemeinsam mit der Polizei gewählte ganzheitliche Ansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umfasst vier Handlungsfelder:

- I. Überwachung und Ahndung (Leitung: Polizeipräsidium Münster)
- II. Bau und Verkehrstechnik (Leitung: Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung)
- III. Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung (Leitung: Stadt Münster, Ordnungsamt)
- IV. Öffentlichkeitsarbeit (Leitung: Polizeipräsidium Münster)

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Beseitigung der mit dem GDV-Gutachten festgestellten 85 Unfalhäufungsstellen (UHS) und Unfalhäufungslinien (UHL). Die Verwaltung wurde mit dem Ratsbeschluss beauftragt, die erforderlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht eigenständig, entsprechend der räumlich dispersen Verteilung der UHS

und UHL zu bearbeiten, sondern auch aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus diese Maßnahmen mit der dringend erforderlichen Erneuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) zu verknüpfen. Zumal 86 Prozent der UHS lichtsignalgeregelt sind und dort ca. 30 Prozent der Personenschadensunfälle geschehen.

Das im II. Handlungsfeld „Bau- und Verkehrstechnik“ verortete und seit 2009 in Umsetzung befindliche Verkehrssicherheitsprogramm steht „operativ“ auf zwei Säulen:

Säule 1: Reaktive Maßnahmen zur Entschärfung der identifizierten Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien einschließlich der Maßnahmen der Verkehrsunfallkommission

Säule 2: Präventive Maßnahmen der Radwegerevision und Einzelmaßnahmen

Die Verwaltung hat hierzu den politischen Gremien Anfang 2012 eine umfassende Analyse der bislang umgesetzten Maßnahmen und weiterer Planungen sowie einer vergleichenden Drei-Jahresbetrachtung 2008 bis 2010 zur Beratung vorgelegt, nachdem vom GDV bereits Mitte 2011 eine Zwischenevaluation durchgeführt wurde. Demnach ist trotz des relativ kurzen Betrachtungszeitraumes erkennbar, dass die umgesetzten Maßnahmen an den UHS/UHL bereits zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen haben. Allerdings sehen die Unfallforscher nach wie vor noch viel Potenzial für weitere Verbesserungen, weshalb die Fortführung der Verkehrssicherheitsarbeit erforderlich ist. Auch der systematischen Beseitigung von Radwegemängeln im Rahmen der präventiven Radwegerevision kommt eine große Bedeutung zu, weshalb auch diese konsequent weitergeführt werden sollte.

Bis Ende 2011 konnte ein Großteil der 85 UHS/UHL des Zeitraums 2004 – 2006 bearbeitet werden. Nach Durchführung der Maßnahmen sind davon 37 nicht mehr unfallauffällig, 13 werden derzeit noch planerisch vorbereitet. Allerdings sind auch 18 der UHS/UHL der Jahre 2004 – 2006 im Zeitraum 2008 – 2010 nicht mehr unfallauffällig, ohne dass dort Maßnahmen erfolgt sind. Dies zeigt, dass das statistische Verkehrsunfall-Lagebild bzw. die Unfallentwicklung teilweise von „Zufällen“ geprägt

ist, ohne dass hieraus Rückschlüsse auf das tatsächliche Gefährdungspotenzial z. B. an einem baulich zu optimierenden Knoten geschlossen werden könnten. Dies bestätigt auch die Erkenntnis, dass im Betrachtungszeitraum 2008 bis 2010 neunundzwanzig UHS/UHL neu hinzu gekommen sind. Hieraus kann ebenfalls abgeleitet werden, dass über das Programmende des Jahres 2013 hinausgehend auch weiterhin neue UHS/UHL hinzukommen werden und die Verkehrssicherheitsarbeit als Daueraufgabe etabliert werden muss.

Dass mit der bisherigen Maßnahmenumsetzung noch keine Trendwende im Unfallgeschehen erreicht ist, zeigen auch die jüngst von der Polizei veröffentlichten Zahlen des Fachberichtes zur Verkehrsunfallentwicklung in der Stadt Münster im Jahre 2011. Nachdem im Jahr 2010 erstmals die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Verletzten um über 11 Prozent gegenüber 2010 zurückging und damit das anspruchsvolle Ziel der Ordnungspartnerschaft erreicht werden konnte, stieg diese Zahl im Jahr 2011 um rd. 13 Prozent auf insgesamt 1.310 Verkehrsunfälle mit Personenschäden an und erreicht wieder das Niveau von 2009. Gegenwärtig beginnt zwischen Verwaltung und Polizei die detaillierte Unfallursachenanalyse.

Aus verkehrsfachlicher Sicht ist es völlig unstrittig, dass das Verkehrssicherheitsprogramm über den bislang geplanten Zeitraum 2009 – 2013 hinaus fortgeführt werden müsste. Eine Entscheidung, ob die dafür erforderlichen zusätzlichen Mittel trotz der städtischen Zielvorgaben zur Haushaltskonsolidierung bewilligt werden können, treffen die Ratsgremien im Mai 2012.

Forum I: Verkehrsverhalten

- ▶ **Fahren unter Alkoholeinfluss:** Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden. Außerdem soll ein Ordnungswidrigkeitentatbestand eingeführt werden. Die Grenzwerte sollen durch wissenschaftliche Methode ermittelt werden. Vorgeschlagen sind 1,1 bzw 0,8 Promille.
- ▶ **Polizeiliche Fahrradstreifen** werden bereits in einigen Städten erfolgreich eingesetzt. Sie sind oft das einzige Mittel um delinquente Radler zu verfolgen.
- ▶ **Bei der Anlage von Radverkehrsanlagen** ist auf Normenklarheit und die Einheit von Bau und Betrieb zu achten. Zwei-Richtungs-Radwege dürfen nur im begründeten Ausnahmefall angelegt werden.
- ▶ **Die private Wirtschaft** sollte mehr Verantwortung für Verkehrserziehung übernehmen, insbesondere wenn die Unternehmen im Verkehrsbereich tätig sind.
- ▶ **Die Schulen** sollten die Verkehrserziehung intensivieren, Kultusministerien sollten in diesem Sinne verstärkt tätig werden.
- ▶ **Kampagnen zum Thema** sollten ohne erhobenen Zeigefinger auskommen. Die jetzt von BMVBS, DVR, UDV und den Städten Berlin und Freiburg geplante Aktion, die ganz auf die im § 1 StVO verankerten Schlüsselbegriffe „Vorsicht“ und „Rücksicht“ aufbaut, wird als beispielhaft angesehen.



Forum II: Helmpflicht – Pro und Contra

- ▶ Das Tragen eines Fahrradhelms oder eines vergleichbaren Kopfschutzes erhöht die Chance, einen Unfall ohne oder mit einer geringeren Kopfverletzung zu überstehen.
- ▶ Die technischen Anforderungen an die Schutzwirkung eines Fahrradhelms bzw. Kopfschutzes sind zu überprüfen und ggf. anzupassen, wobei der Tragekomfort mit zu berücksichtigen ist. Neue Entwicklungen sind einzubeziehen.
- ▶ Die Schutzwirkung eines Radhelms ist unbestritten, daher sollten alle Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die Tragequote zu erhöhen. Verkehrserziehung und Aufklärung sollen intensiviert und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit evaluiert werden.
- ▶ Bevor Forderungen nach einer Helmtragepflicht gestellt werden können, sind noch offene Fragen zu klären. So z.B. zu der verfassungsrechtlichen Einschätzung, den haftungs- bzw. zivilrechtlichen Folgen einer Tragepflicht oder zu den technischen Regelungen zum Kopfschutz.



Forum III: Strategien zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur

Die Strategie zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur für den Radverkehr umfasst folgende wesentliche Forderungen:

Forcieren von reaktiven Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im bestehenden Infrastrukturnetz

- ▶ Das gezielte Erkennen von Unfallschwerpunkten und Sicherheitsdefiziten für den Radverkehr im Bestandsnetz mithilfe von Unfalltypensteckkarten, Sicherheitsanalysen nach ESN und (zukünftig) Bestandsaudits.
- ▶ Die Beseitigung bestehender Mängel durch Anwendung der technischen und betrieblichen Verbesserungsmöglichkeiten für Radverkehrsanlagen gemäß der aktuellen Erkenntnisse und Regelwerke (z.B. ERA, RAS, RiLSA, StVO) incl. der Vorgaben zur Benutzungspflicht.

Durchführung proaktiver Maßnahmen zur Vermeidung potenzieller Gefahrenstellen für den Radverkehr

- ▶ Die Vermeidung potenzieller Gefahren bei Neu-, Um- und Ausbauplanungen durch die verbindliche Durchführung von Sicherheitsaudits im Entwurfsprozess.
- ▶ Die konsequente Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke bei der Planung von Radverkehrsanlagen bei gleichzeitiger Beachtung der Erhaltungsplanung.

Entwicklung von ganzheitlichen Konzepten für die Radverkehrsführung

- ▶ Entwicklung ganzheitlicher Konzepte für den Radverkehr unter Beteiligung aller maßgeblichen Gruppen (insbesondere Radfahrer als Nutzer, aber auch Planungs-, Bau- und Verkehrsbehörden, ÖV-Betriebe, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung, ...) unter Beachtung aktueller sowie künftiger Entwicklungen.
- ▶ Erstellung von Netzkonzepten auf der Grundlage wichtiger Achsen des Radverkehrs (z.B. Schülerverkehre).
- ▶ Betonung des Radverkehrs als eigenständiger Verkehrsart in der Öffentlichkeit.

Verstärkte Finanzierung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur

- ▶ Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens des Radverkehrs (z.B. Verkehrssicherheit, Umweltfreundlichkeit, Auswirkungen auf die Volksgesundheit) bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von Radverkehrsanlagen.
- ▶ Fördermaßnahmen für Radverkehrsanlagen von Einhaltung der ERA und StVO sowie Durchführung von Sicherheitsaudits abhängig machen.
- ▶ Finanzielle Förderung auch nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ermöglichen, wenn diese nach Kriterien der ERA sinnvoll sind. (Die BMVBS-„Grundsätze zum Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen...“ sind daher an aktuelle Erkenntnisse anzupassen und die hierbei bestehende Benutzungspflicht von Radwegen an Bundesstraßen ist zu hinterfragen.)

Verstärkung der Forschung und Lehre zum Radverkehr und Anpassung der aktuellen Regelwerke an die zukünftige Entwicklung

- ▶ Radverkehr als Bestandteil der Lehre an den Hochschulen etablieren.
- ▶ Wissenschaftliche Untersuchungen und Fortschreibung des Regelwerks auf aktuelle und prognostizierte Entwicklungen (steigendes Radverkehrsaufkommen, höhere Geschwindigkeiten, Pedelecs, demographischer Wandel,...) ausrichten.
- ▶ Wissenschaftliche Untersuchungen von Pilotanwendungen z.B. zu „Schutzstreifen außerorts“ und zu „Radschnellwegen mit besonderen Qualitätsanforderungen auf städtischen und zwischengemeindlichen Verbindungen“ vorantreiben.
- ▶ Bestehende z.T. komplexe Regelungen (ERA, StVO) im Hinblick auf Verständlichkeit und Praktikabilität auf den Prüfstand stellen.
- ▶ StVO (und davon abhängige Regelwerke wie z.B. Hinweise zur Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen, RiLSA) mit Unterstützung der Länder vorantreiben.
- ▶ Zukunftsfähigen Stadtbau mit „Entschleunigung“ des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Umsetzung stadtverträglicher Geschwindigkeiten fördern. Prüfung der Wirksamkeit einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h.

Experten für Änderung der Alkoholgrenzwerte für Fahrradfahrer

Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern nehmen dramatisch zu, der bisher geltende Grenzwert von 1,6 Promille Blutalkoholgehalt für die absolute Fahruntüchtigkeit darf daher keinen Bestand haben. Dafür sprachen sich etwa 150 Experten im Rahmen der gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und Unfallforschung der Versicherer (UDV) in dieser Woche in Berlin durchgeführten Konferenz „Sicherer Radverkehr“ aus. Zudem sollte, wie für Kraftfahrzeuge auch, ein Ordnungswidrigkeitstatbestand eingeführt werden. Wissenschaftliche Untersuchungen sollen jetzt die Grenzwerte klären, die nach Meinung der Teilnehmer bei etwa 0,8 Promille für die Ordnungswidrigkeit und 1,1 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit liegen sollten. Was viele nicht wissen: Im Falle eines Unfalls können auch 0,3 Promille schon ein Straftatbestand sein.

Die Experten stellten zudem fest, dass die Planung des Radverkehrs in vielen Kommunen noch keinen mit dem Autoverkehr gleichen Rang habe. Es müsse mehr „von außen nach innen“ geplant werden, also zunächst der Flächenbedarf von Fußgänger- und Radverkehr ermittelt werden und nicht umgekehrt. Der Einrichtung von Zwei-Richtungen-Radwegen wurde, von begründeten Ausnahmen abgesehen, eine Absage erteilt. So genannte „Geisterradler“ seien schon jetzt ein Hauptunfallproblem, das die Planung nicht noch befördern dürfe. Insgesamt war sich die Konferenz einig, dass homogenere

Geschwindigkeiten im Stadtverkehr nicht nur zu weniger Unfällen, sondern auch zu mehr Lebensqualität beitragen könnten. Die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts soll deshalb ernsthaft geprüft werden.

Die Verkehrsdisziplin soll mit Kampagnen ohne erhobenen Zeigefinger gefördert werden. Ziel müsse die Einhaltung des Paragraphen 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sein, der allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Vorsicht und Rücksicht gebietet. Die Polizei soll an Unfallschwerpunkten mit Radlern kontrollieren und insgesamt mehr Verstöße ahnden. Als einzig Erfolg versprechendes Instrument wurde dazu die Einrichtung von polizeilichen Fahrradstreifen gefordert.

Nicht verständigen konnten sich die Teilnehmer der Konferenz auf die Forderung nach einer Helmpflicht. Dazu seien noch normative und technische Fragen zu klären. Das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms sei jedoch dringend zu empfehlen.

Ansprechpartner UDV: Siegfried Brockmann,
Tel. 030/2020-5820, s.brockmann@gdv.de

Ansprechpartner DVR: Christian Kellner,
Tel. 0228/40001-20, ckellner@dvr.de



Alrutz, Dankmar

PGV – Planungsgemeinschaft Verkehr
GbR
Große Barlinge 72 a
D-30371 Hannover
Tel.: +49 (0)511 / 220601-80
Fax: +49 (0)511 / 220601-990
eMail: alrutz@pgv-hannover.de

Degener, Sabine

Fachbereichsleiterin
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43-43 G
D-10117 Berlin
Tel.: +49 (0)30-2020 5852
Fax: +49 (0)30-2020 6825
eMail: s.degener@gdv.org

Dr. Dijkstra, Atze

SWOV Institute for Road Safety Research
P.O. Box 1090
2260 BB Leidschendam
The Netherlands
Tel.: +31 (0)70 / 317 33 88
Fax: +31 (0)70 / 320 12 61
eMail: Atze.Dijkstra@SWOV.nl

Dörrie, Axel

Referat U1 31
Bundesministerium für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
Tel.: +49 (0)30 / 18300 -2629
Fax: +49 (0)30 / 18300-8072620
eMail: axel.doerrie@bmvbs.bund.de

Hartwig, Niels

Leiter des Referates UI 31
Bundesministerium für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
Tel.: +49 (0)30 / 18300 -2620
Fax: +49 (0)30 / 18300-8072620
eMail: niels.hartwig@bmvbs.bund.de

Hladik, Steffen

DEKRA Technology Center
Automobil Test Center
Senftenberger Straße 30
D - 01998 Klettwitz
Tel.: +49 (0)35754-7344-531
Fax: + 49 (0)35754-7345-531
eMail: Steffen.hladik@dekra.com

Horn, Burkhard

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Berlin Referat VII A „Grundsatzangele-
genheiten der Verkehrspolitik, Ver-
kehrsentwicklungsplanung“
Am Köllnischen Park 3
D-10179 Berlin
Tel.: +49 (0)30-9025-1650
Fax: +49 (0) 30-9025-1675
eMail: burkhard.horn@senstadt.berlin.de

Prof. Dr. Huber, Felix

Bergische Universität Wuppertal
Fachbereich Bauingenieurwesen
Pauluskirchstraße 7
D-42285 Wuppertal
Tel.: +49 (0)202/439-4112
Fax: + 49 (0)202/439-3712
eMail: Huber@uni-wuppertal.de

Dr. Knothe, Danko

Thüringer Ministerium für Bau,
Landesentwicklung und Verkehr
Persönlicher Referent des Ministers
Werner-Seelenbinder-Str. 8
D-99096 Erfurt
Tel.: +49 (0)361/3791-707
Fax: + 49 (0)361/3791-9707
eMail: danko.knothe@tmbvl.thueringen.de

Lacroix, Jacqueline

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Auguststraße 29
53229 Bonn
Tel.: +49 (0)228/40001-32
Fax: +49 (0)228/40001-67
eMail: jlacroix@dvr.de

Dr. Lipphard, Detlev

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Auguststraße 29
53229 Bonn
Tel.: +49 (0)228/40001-56
Fax: +49 (0)228/40001-67
eMail: dlipphard@dvr.de

Milde, Michael

Stadt Münster
Abteilungsleitung Verkehrsplanung
Stadthaus 3
Albersloher Weg 33
48155 Münster
Tel.: +49 (0)251/492-6150
Fax: + 49 (0)02 51/492-7732
eMail: milde@stadt-muenster.de

Neupert, Hannes

ExtraEnergy e.V.
Koskauer Str 98
D-07922 Tanna
Tel.: +49 (0)36646-270 94
Fax: +49 (0)36646-270 95
hannes.neupert@extraenergy.org

Ortlepp, Jörg

Fachbereichsleiter
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43-43 G
D-10117 Berlin
Tel.: +49 (0)30-2020 5829
Fax: +49 (0)30-2020 6829
eMail: j.ortlepp@gdv.de

Rohloff, Michael

Direktor und Professor
Leiter Abt. V, Straßenverkehrstechnik
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
51427 Bergisch-Gladbach
Tel.: +49 (0)2204/43-500
Fax: +49 (0)2204/43-675
eMail: rohloff@bast.de

Robatsch, Klaus

Leiter des Bereichs Prävention
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Schleiergasse 18
A-1100 Wien
Tel.: +43 (0)577077-0
Fax: + 43 (0)577077-1186
eMail: Klaus.robatsch@kfv.at

Schalke, Joachim

Polizeioberkommissar
Polizeipräsidium Köln
Direktion Verkehr
Fahrradkoordinator im
Verkehrskommissariat 12
Brüderstraße 53
D-51427 Bergisch Gladbach
Tel.: + 49 (0)221/229 6176
Fax: + 49 (0)221/229 6162
Tel.: + 49 (0)221/229 6161
(Geschäftsstelle)
eMail: Joachim.Schalke@polizei.nrw.de

Stankowitz, Welf

Referatsleiter Fahrzeugtechnik
Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Auguststraße 29
53229 Bonn
Tel.: +49 (0)228 4000 133
Fax: + 49 (0)228 4000 167
eMail: wstankowitz@dvr.de

Weiss, Udo

Leitender Polizeidirektor
Leiter Direktion Verkehr
Polizeipräsidium Münster
Hammer Straße 234
D-48153 Münster
Tel.: +49 (0)251 / 275-1500 oder 1501
Fax: +49 (0)251 / 275-2196
eMail: udo.weiss@polizei.nrw.de

