





# VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit ihrem nunmehr siebten Verkehrssicherheitsprogramm knüpft die Landesregierung nahtlos an die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen an. „Vision Zero“, die generelle Vermeidung von Unfalltoten als Fernziel der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen, bleibt damit weiterhin auf der Agenda. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 geben wir neue Impulse in diesen Prozess und gehen die Herausforderungen aktiv an, um die Sicherheit aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Straßenverkehr weiter zu optimieren.

Nicht zuletzt ermuntern wir auch die Kommunen, ihre Infrastruktur im Sinne einer nachhaltigen Mobilität weiterzuentwickeln. Die Fachleute vor Ort sind am besten in der Lage, Schwachstellen der Verkehrssicherheit zu erkennen und zu beseitigen. Durch noch mehr Qualität in der Planung und neue, digitale Technologien werden die Kreise, Städte und Gemeinden unseres Landes zukünftig weiter zu einer



erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit beitragen. Sichere Fuß- und Radwege sowie ein attraktiver ÖPNV bilden starke Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, senken die Verkehrsbelastung insgesamt und tragen auch dazu bei, die Unfallzahlen weiter zu reduzieren.

Tempolimits sind für uns ein Teil der Lösung. Sie können dazu beitragen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger auf den Straßen nicht nur sicher, sondern auch wohl fühlen! Als amtierender Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz werde ich mich auch weiterhin dafür einsetzen, dass unseren Kommunen dafür weitgehende rechtliche Spielräume zugestanden werden.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by a long horizontal line that ends in a small hook.

Oliver Krischer  
Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

# INHALT

## 6

### Das siebte Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen stellt sich vor

Die Gesellschaft wandelt sich, gleichzeitig entwickeln sich die technischen Möglichkeiten rasant weiter. Die Digitalisierung hält Einzug in zahlreiche Lebensbereiche. Die Prozesse sind dynamisch, die Mobilität wird durch neue Angebote vielfältiger. Gleichzeitig werden die Menschen älter.

## 16

### Verkehrssicherheit gemeinsam erarbeiten

Wir sehen Verkehr als soziales System an, das die Mitwirkung der einzelnen Verkehrsteilnehmerin und des einzelnen Verkehrsteilnehmers benötigt. Dabei geht es darum, das eigene Verhalten im Straßenverkehr zu hinterfragen und die Handlungsweisen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorzusehen.

## 24

### Verkehrssicherheit und Mobilität verstehen

Eine moderne Verkehrssicherheitsarbeit, die sich als Mobilitätsbildung versteht, vermittelt mehr als Regelwissen. Sie thematisiert von Beginn an auch rücksichtsvolles Verhalten, diskutiert die eigene Verkehrsteilnahme und Mobilitätsbedürfnisse und integriert nicht zuletzt auch Gesundheits- und Umweltschutzaspekte.



## 40

### Mobilität managen

Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen. Allen Menschen soll ein möglichst uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer sicheren Verkehrsinfrastruktur gewährt werden.



## 62

### Verkehrssicherheit überwachen

Die Unfallstatistik illustriert, dass schwere Unfälle überall, aber insbesondere im Straßennetz mit zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h passieren. Daher werden Kontrollen auch zukünftig nicht nur an Unfallschwerpunkten und sogenannten schutzwürdigen Bereichen (beispielsweise Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheimen) stattfinden, sondern auch in der Fläche.

## 76

### Verkehrssicherheit bauen

Ein besonderer Fokus sollte hier auf sichere Geh- und Radwege gelegt werden – denn diese sind, aufgrund der Betroffenheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, in besonderem Maße für einen sicheren Verkehr erforderlich.



## 98

### Rettungswesen optimieren

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

## 102

### Wirkungen prüfen

Die im vorliegenden Programm definierten Reduktionsziele benötigen – ebenso wie die Umsetzung der „Vision Zero“ generell – eine regelmäßige Erfolgskontrolle.



## 106

### Impressum

# DAS SIEBTE VERKEHRSSICHERHEITS-PROGRAMM STELLT SICH VOR

Vision

Unsere

Ziele

siebtes

Verkehrssicherheitsprogramm

**Nordrhein-Westfalen**

Herausforderungen

stellt  
sich  
vor

## DAS SIEBTE VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM STELLT SICH VOR

Die Gesellschaft wandelt sich, gleichzeitig entwickeln sich die technischen Möglichkeiten rasant weiter. Die Digitalisierung erhält weiterhin Einzug in zahlreiche Lebensbereiche. Die Prozesse sind dynamisch, die Mobilität wird durch neue Mobilitätsangebote vielfältiger. Gleichzeitig werden die Menschen älter.

Parallel hierzu steigen auch die Anforderungen aus Gesundheitsschutz, Lärmschutz und Klimaschutz. Wir müssen daher im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms auch die notwendigen Entwicklungen der Verkehrswende berücksichtigen. Die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität für lebenswerte Städte und Gemeinden erfordert auch die Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsfragen. Wir werden es nicht akzeptieren, dass mit steigendem Radverkehrsanteil auch mehr Radfahrerinnen und Radfahrer tödlich verunglücken. Die steigenden Ansprüche an die Verkehrssicherheit schlagen sich daher auch in dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) nieder.

Die Menschen wollen wir mitnehmen, beteiligen und auch überzeugen. Entscheidend wird sein, dass es gelingt, all das von der „Konzeptebene“ in die Köpfe der Menschen und letztlich als konkrete Maßnahmen und Ergebnisse verbesserter Verkehrssicherheit auch real auf die Straße zu bringen.

So wichtig auch die Einsicht und das Verhalten der Menschen sind, so wichtig sind auch die Rahmenbedingungen für ein verkehrssicheres Mobilitätsverhalten. Es ist erforderlich, die notwendigen politischen, prozessualen und kommunikativen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit zu schaffen. Die Verantwortung für ein verkehrssicheres Verhalten wird somit nicht der individuellen Entscheidung überlassen, sondern der gemeinwohlorientierten Aufgabe der für Verkehrssicherheit zuständigen Institutionen. Wir streben eine Mobilität für Menschen an, die sich an den Bedürfnissen der Menschen hin zu einer lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Kommune orientiert.

Der Erfolg dieses Verkehrssicherheitsprogramms und die Arbeit der handelnden Akteure wird sich vor allem an den erreichten Zahlen, aber auch am subjektiven Sicherheitsempfinden und der Bereitschaft der Bevölkerung, an der Verkehrswende mitzuwirken, messen lassen müssen; ebenso an der Umsetzung der selbst gesteckten Ziele und Visionen. Wir wissen, dass Erfolge und Misserfolge dazugehören werden.

Wir werden lernen müssen, gezielter proaktiv Prävention zu betreiben, wir werden auf Entwicklungen im Unfallgeschehen flexibler reagieren müssen und wir werden gemeinsam auch über Fehler konstruktiv diskutieren. Eine agile Fehlerkultur wird daher zu den langfristigen Erfolgsfaktoren einer guten Verkehrssicherheitsarbeit gehören.

## „VISION ZERO“

Mit dem sechsten Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen setzten wir uns auf der Basis der „**Vision Zero**“ ambitionierte Ziele. Die Zahl der Verkehrstoten in Nordrhein-Westfalen sollte (Bezugszeitraum der Unfälle 2009-2011) um 40 % gesenkt werden und einen Zielkorridor von 330 bis max. 380 Verkehrstoten erreichen. Sie sank im Bezugszeitraum von durchschnittlich 600 Verkehrstoten pro Jahr auf 456 im Jahr 2019. Im „Corona-Jahr“ 2020 erreichten wir hier einen bisherigen Tiefstand mit 430 Getöteten im Straßenverkehr. Mit einer Reduktion von gut 28 % ist die Tendenz zwar sehr erfreulich, das seinerzeit gesteckte Reduktionsziel von 40 % konnten wir jedoch nicht erreichen – hier wollen wir auf dem bisher Erreichten aufbauen und besser werden.



Neben den tödlich verletzten Personen im Straßenverkehr setzten wir uns auch im Bereich der schwer verletzten Personen konkrete Ziele. Für den Bezugszeitraum (2009-2011) sollte die Anzahl der im Straßenverkehr schwer verletzten Personen um 20 % sinken. Der Zielwert hätte demnach zwischen 9.809 und 11.099 schwer verletzten Personen liegen sollen. Polizeilich erfasst wurde im Jahr 2019 jedoch eine Anzahl von 13.531 und im „Corona-Jahr“ 2020 eine Anzahl von 12.110 schwer verletzten Personen im Straßen-

verkehr. Diese Entwicklung ist hinsichtlich des gesteckten Reduktionsziels nicht zufriedenstellend – hier müssen wir deutlich besser werden.

Daher sind in diesem Verkehrssicherheitsprogramm neue Maßnahmen aufgenommen worden und bestehende wirksame Instrumente werden weiter ausgebaut.

Das siebte Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen setzt hier an und integriert neben bewährten Aktivitäten zusätzliche proaktive Methoden für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit.

Wir unterstützen hiermit wesentliche Teile der Ziele und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes und übertragen diese auch auf unser Land. Hierzu gehören z. B. die Stärkung des gezielten Sicherheitsmanagements und insbesondere die Stärkung und Förderung einer systematischen kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit als



Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements. Erforderlich sind hierfür die gezielte Fortbildung der Stakeholder, die Stärkung der Anwendung der Instrumente der Sicherheits- und Bestandsauditierung, die Stärkung der Strukturen für die Beseitigung von Unfallhäufungen und die Anwendung





der Bestandsauditierung auch bei größeren Instandsetzungsarbeiten. Neu wird sein, die Kommunen zu ermutigen auch unterhalb bestehender Grenzwerte für Unfallhäufungen aktiv zu werden, negative Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und ggf. geeignet eingreifen zu können.

Zunehmend wichtiger wird schon aufgrund des beginnenden Wandels des Mobilitätsverhaltens, Kommunen dabei zu unterstützen, die Möglichkeiten der Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung auszuschöpfen und die Anwendung der einschlägigen technischen Regelwerke anzuwenden. Die Kommunen werden hier ausdrücklich ermutigt, ihren Ermessensspielraum für eine präventive Verkehrssicherheitsarbeit proaktiv auszuschöpfen. Für das Fernziel „Null“ Unfalltote entsprechend der „**Vision Zero**“ müssen wir in allen Bereichen Anstrengungen unternehmen, erhöhte Unfallrisiken frühzeitig im Bestand zu erkennen und Fehler in der Planung zu vermeiden. Wir werden unsere Förderstrukturen hier überprüfen und Anreize dafür setzen, diese Methoden der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in der Planung und auch für den Bestand verstärkt anzuwenden.



Mit dem neuen FaNaG gewinnt das siebte Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen insbesondere im Hinblick auf Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfah-

rinnen und Radfahrer erheblich an Bedeutung. Neben den verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften wird künftig gemäß § 7 Abs. 2 FaNaG alle fünf Jahre eine Evaluation durch die zuständigen Ministerien durchgeführt.

Dabei soll den Kommunen, auch durch eine Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung, mehr Handlungsfreiheit gegeben werden, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität in den Städten zu steigern.



Und nicht zuletzt bleibt es dabei, dass jede Einzelne und jeder Einzelne in Nordrhein-Westfalen einen eigenen Beitrag für verkehrssicheres Verhalten und ein partnerschaftliches Miteinander und weniger Aggression im Straßenverkehr leisten muss. Wir werden die dafür erforderliche Öffentlichkeitsarbeit, aber auch die notwendige Überwachung und Kontrolle im Straßenverkehr weiterhin aktiv unterstützen und Fehlverhalten konsequent ahnden.

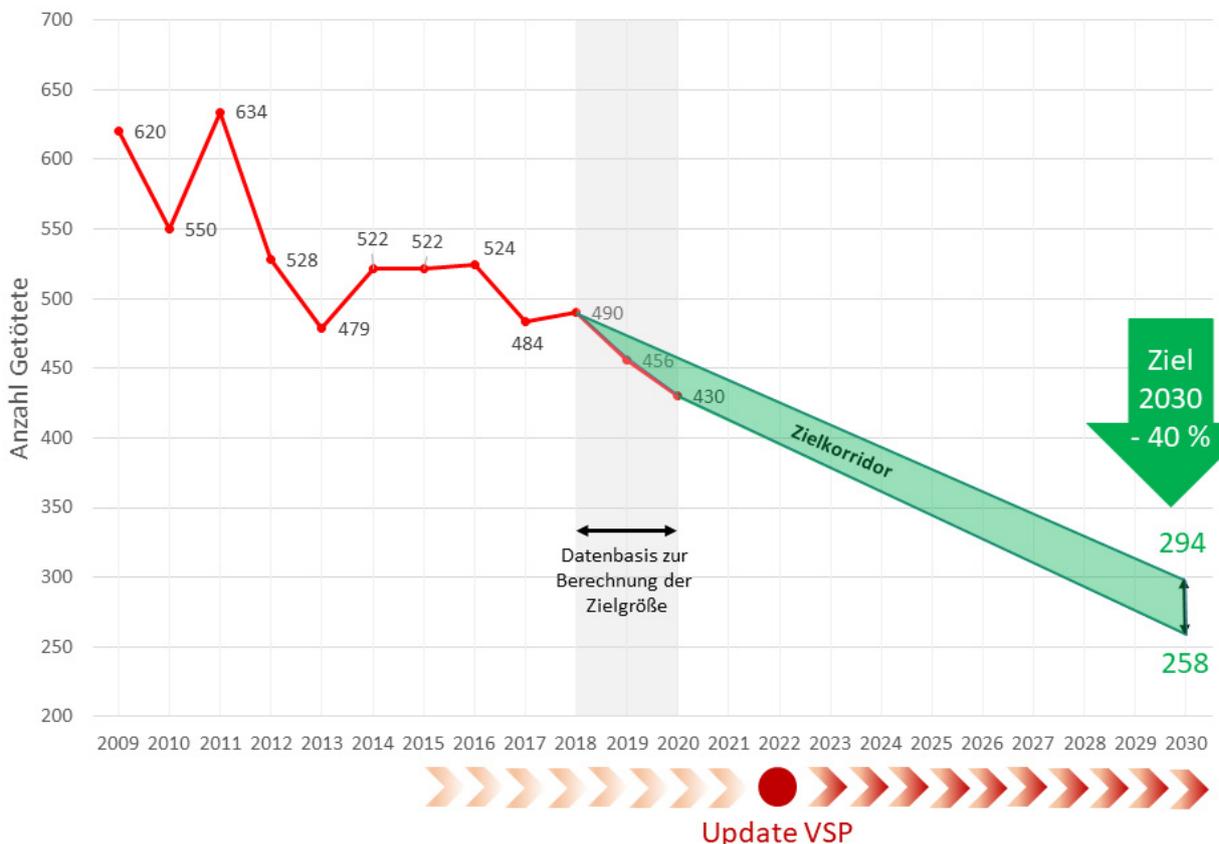


## UNSERE VISION

Es gibt keinen Zweifel daran: Die Vision heißt Zero. Das heißt, dass die einzige langfristige Perspektive nach Maßgabe der Empfehlung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR e. V.) die Reduktion von getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr auf „Null“ sein soll. Wir bekennen uns weiterhin zu dieser Vision als langfristiges Handlungsziel. Damit sind wir in guter Gesellschaft, denn die Vision Zero ist gleichermaßen handlungsleitende Maxime der Europäischen Union und des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes. Daher ist es auch sinnvoll die Handlungsfelder und Maßnahmenfelder des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes mit den spezifischen Zielen und Maßnahmen dieses siebten Verkehrssicherheitsprogramms zu vereinen. Hierzu gehört, dass wir das Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“ und den damit verbundenen „Pakt für Verkehrssicherheit“ aktiv unterstützen und dafür werben werden, dass dies auch in den Kommunen gelebt wird.



### Reduktionsziel 2030: 40 % weniger Getötete



## UNSERE ZIELE

Wir wollen 40 % weniger Getötete im Straßenverkehr in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2030 und wir wollen 20 % weniger schwer verletzte Personen im Straßenverkehr in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2030 erreichen.

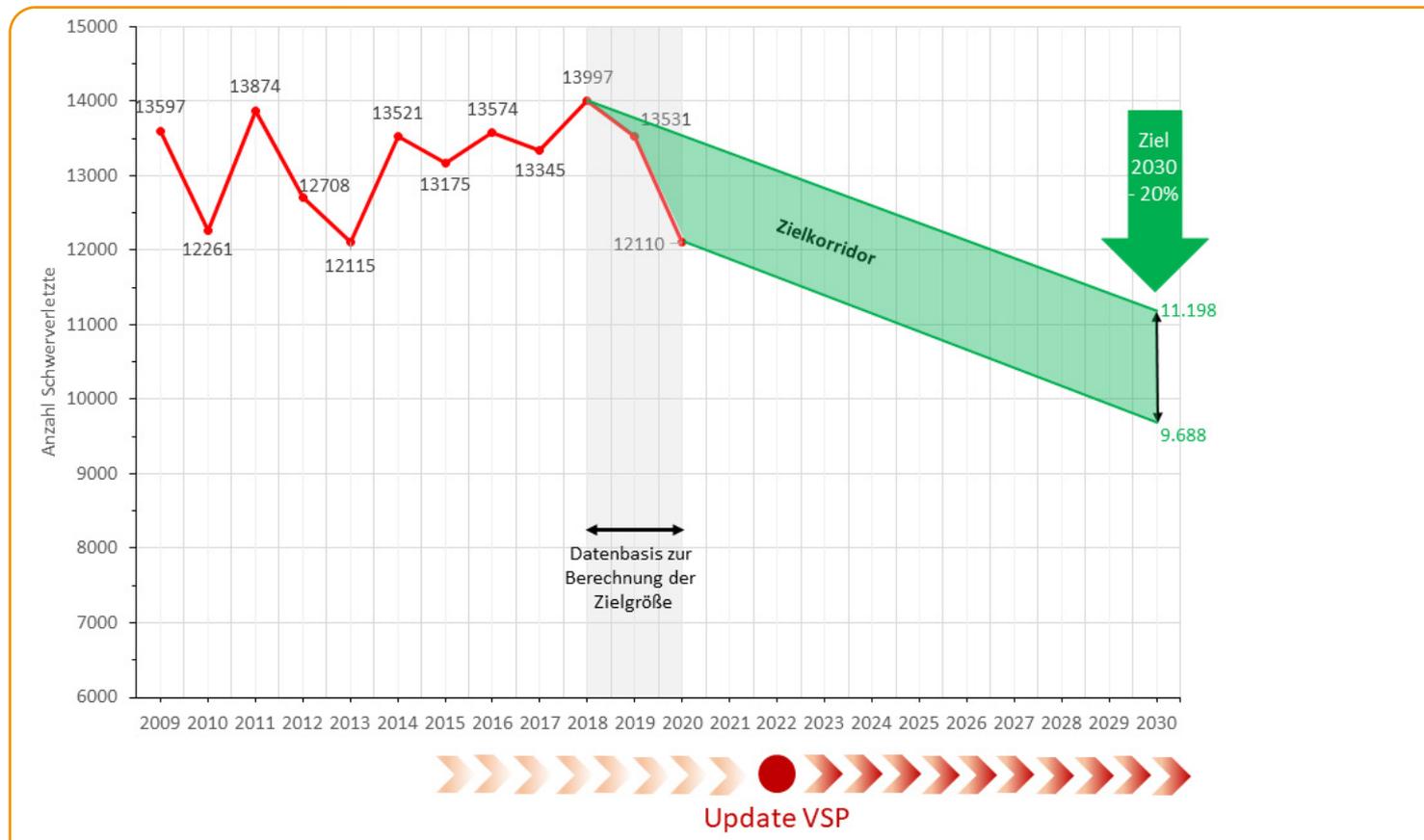
Neben dem Gesundheitsschutz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gilt es den Zielen des Klimaschutzes, des Energiesparens und des Lärmschutzes gerecht zu werden. Die „Verkehrswende“ und die Verkehrssicherheitsarbeit gehen hier „Hand in Hand“.

Auf den Schutz der besonders verletzlichen Personengruppen wird es dabei wesentlich ankommen. Wir werden mehr zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren und wir werden künftig unnötige Autoverkehre reduzieren. Mit künftig weiterhin steigendem Anteil an Wegen zu Fuß und mit dem Rad dürfen keine steigenden Unfallzahlen dieser besonders verletzlichen Personengruppen einhergehen. Daher ist es elementar und Ziel des siebten Verkehrssicherheitsprogramms Nordrhein-Westfalen, das Mobilitätsmanagement und die Verkehrssicherheit gleichzeitig zu denken. Im

Konkreten ist auf allen Ebenen sicher zu stellen, dass die Entkopplung von mehr Nahmobilität und der Unfallentwicklung gelingt. Dies bedeutet, dass ein steigender Rad- und Fußverkehrsanteil nicht mit einem parallel ansteigenden Unfallgeschehen in diesen Verkehrsbeteiligungsgruppen einhergehen darf. Besonders relevant ist dies im „boomen- den“ Radverkehr, der in den kommenden Jahren auf einen Anteil von 25 % erheblich steigen soll. Radfahren und zu Fuß gehen, aber sicher! Dies bedeutet, dass bei Planungen und auch im Bestand proaktiv Verbesserungen erforderlich sind. Mobilität muss nicht nur sicher sein, sie muss sich auch sicher anfühlen!

Wir werden in der Landesregierung und in den Kommunen mit den Akteuren konstruktiv und transparent über Verkehrssicherheit und die Ziele reden und wir werden gemeinsam die richtigen Wege und Maßnahmen kontinuierlich weiterentwickeln. Es bleibt dabei, das Ziel ist Null.

### Reduktionsziel 2030: 20 % weniger Schwerverletzte



## UNSERE HERAUSFORDERUNGEN

### Herausforderung Nr. 1

Eigenes Engagement an eigenen Zielvorgaben überprüfen.

Herausforderung Nr. 1 ist, unsere bisherige Arbeit an den Zielvorgaben zu messen, die bisherige Arbeit zu evaluieren und die Präventionsarbeit gezielt zu justieren. Dabei ist es wichtig, dass die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit bis in die kommunale Ebene motiviert, informiert und mit den Kompetenzen ausgestattet werden, gemeinsam und gezielt auf die definierten Ziele hin zu arbeiten.

Die Entwicklung der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren zeigt zwar deutliche Erfolge, aber die quantitativen Ziele bei den getöteten und den schwerverletzten Personen konnten nicht oder nicht vollständig erreicht werden. Daher gilt es kontinuierlich zu analysieren und die Handlungsfelder und Maßnahmen zu justieren, um die gesteckten Reduktionsziele bis zum Jahr 2030 auch zu erreichen. Dabei dürfen wir uns auch bei Rückschlägen nicht entmutigen lassen.

Konkret wollen wir für das Land und die Kommunen eine kollektive Selbstverpflichtung anregen, die auch die Kommunen motiviert, die Landesziele der Verkehrssicherheitsarbeit gezielt zu unterstützen. Im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes ist dies z. B. der „Pakt für Verkehrssicherheit“, den wir auch als Land unterstützen werden. Auf der Basis der Vorgaben des FaNaG erfolgt eine regelmäßige Evaluation.

### Herausforderung Nr. 2

Mit Unfallstatistiken die Verkehrssicherheitsarbeit nachsteuern.

Herausforderung Nr. 2 ist es, dezidierte und regelmäßige Unfallanalysen durchzuführen, um damit im Bereich des Maßnahmenportfolios gezielt nachsteuern zu können.

Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit muss nicht nur die relevanten Handlungsfelder erkennen, sondern auch die Entwicklung und die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens vorausschauend berücksichtigen. Wie entwickeln sich die Unfallzahlen in

Stadt und Land, nach Verkehrsbeteiligungen, nach persönlichen Merkmalen wie Alter und Geschlecht oder auch nach Straßenklassen und Geschwindigkeitsniveaus in unserem Land? Und wie zielgenau haben wir die Handlungsfelder und Maßnahmen sowie die Intensität der Umsetzung der Maßnahmen ausgewählt? Das sind Fragen, die wir uns in diesem Zusammenhang stellen müssen.

Im besten Fall profitieren alle Personengruppen von mehr Verkehrssicherheit. Daher ist künftig ein genaueres, differenziertes Hinschauen erforderlich. Hier werden wir in der Forschung und in der Unfallanalyse noch genauer und agiler. Wir werden diese Fragen transparent diskutieren, die notwendigen Handlungsfelder z. B. auch für alle Kommunen sichtbar machen und die Zuständigkeitsbereiche adressieren. Jeder trägt Verantwortung – alle machen mit!

Die Analyse des polizeilich registrierten Unfallgeschehens der letzten Jahre zeigt, dass sowohl auf innerörtlichen als auch auf außerörtlichen Straßen Handlungsbedarf besteht. Unsere leistungsfähigen Straßen im Bestand müssen noch sicherer werden. Es wird hier nicht ausreichen „nur“ die Unfallhäufungsstellen zu bearbeiten, wir werden ein netzbezogenes, verbessertes Sicherheitsniveau anstreben müssen. Das wird die Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörden beispielsweise im Bereich der Verhältnisprävention<sup>1</sup> und der Ausschöpfung der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten vor neue Herausforderungen stellen. Konkret wollen wir hier die Bestandsauditierung dieser Straßennetze forcieren. Und mit der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung wurde Mitte 2021 in § 1 folgende Grundregel aufgenommen: „Oberstes Ziel ist die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ [...] die Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ Mit dem Instrument der Bestandsauditierung und einer gezielten Netzanalyse lassen sich hier Potenziale für sichere Straßen identifizieren. Wir unterstützen die Kommunen dabei, derartige Untersuchungen selbst durchzuführen, wir werden das für Straßen im Zuständigkeitsbereich des Landes in den nächsten Jahren flächenhaft anstreben.

Neben diesen recht leicht ermittelbaren Fakten auf der Basis der polizeilichen Unfalldaten muss der Mensch mit seinen subjektiven Bedürfnissen nach Sicherheit bei der Mobilität stets mitgedacht und bei der Maßnahmenfindung berücksichtigt werden.

## Herausforderung Nr. 3

Individuelle Mobilität der Älteren erhalten.

Herausforderung Nr. 3 erwächst unmittelbar aus dem demographischen Wandel:

Die Bevölkerungszahl in unserem Land wächst bis zum Jahr 2032 und die Bevölkerung wird dabei deutlich älter! Danach nimmt die Bevölkerungszahl nach einer Vorausberechnung bis zum Jahr 2060 voraussichtlich auch wieder etwas ab.<sup>2</sup> Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung wird mit einer Verschiebung der Altersstruktur einhergehen: Langfristig verzeichnen die älteren Altersgruppen ein Wachstum, während die jüngeren Altersgruppen kleiner werden. Regional werden dabei sehr unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert.

Diese Bevölkerungsentwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Unfalldaten niederschlagen und wir berücksichtigen das in unserem Verkehrssicherheitsprogramm, indem wir unsere Aktivitäten bei der Präventionsarbeit für Seniorinnen und Senioren intensivieren werden.

Die lebenslange Gewöhnung an die autoaffine Mobilität sowie eine eher hohe Autoverfügbarkeit in der Bevölkerungsgruppe der Älteren 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 Autofahrer darstellen, sondern die Seniorinnen und Senioren vor allem als Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer und insbesondere auf dem Pedelec 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 durch eine konsequente Anwendung künftiger technischer Regelwerke bezüglich der Barrierefreiheit und wenn entsprechende Angebote offeriert werden. Wie alle Verkehrsteilnehmenden müssen

<sup>1</sup> Verhältnisprävention bezieht sich im Vergleich zur Verhaltensprävention, die Aspekte der Aufklärung und Information betrifft, auf bauliche und betriebliche Aspekte der Infrastruktur.

<sup>2</sup> vgl. <https://www.it.nrw/bevoelkerungsvorausberechnung-nrw>

auch Seniorinnen und Senioren die Verkehrsteilnahme als lebenslangen Lernprozess verstehen lernen – auch im Hinblick auf ihr möglicherweise nachlassendes Leistungsniveau. Nur so kann eine verkehrssichere Mobilität auch für Ältere sichergestellt werden, die dann auch ihren Beitrag zur „Vision Zero“ leisten kann. Die künftige Verkehrssicherheitsarbeit ist gut beraten, die Verkehrsinfrastruktur auch den Anforderungen der Älteren anzupassen (etwa in Bezug auf die Vereinfachung des Verkehrs oder die Barrierefreiheit und den Flächenanspruch). Für das Ziel der vergleichbaren Lebensumstände wird es dabei besonders darauf ankommen, Lösungen auch für den ländlichen Raum zu etablieren.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit sind hier die verfügbaren Angebote in Form von örtlichen Projekten bis hin zu überörtlichen digitalen Informationsangeboten wie z. B. [www.germanroadsafety.de](http://www.germanroadsafety.de) des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Unfallkasse deutlicher zu kommunizieren.

## Herausforderung Nr. 4

Veränderung der Mobilität mit neuen Technologien.

Im Zuge der Entwicklung und der zunehmenden Verfügbarkeit digitaler Technologien, Prozesse und Dienstleistungen wird Mobilität künftig gleichzeitig differenzierter, verfügbarer, multimodaler und auch elektrischer. Diese Veränderung ist die 4. Herausforderung. Mit dem Aufbau und der Entwicklung digitaler, schneller Datennetze von 5G und der aktuellen Forschung an 6G werden sich diese Prozesse um ein Vielfaches beschleunigen. Die Potenziale der Digitalisierung der Mobilität zeigen sich in Ansätzen wie Mobility-as-a-Service (MaaS) oder auch dem vernetzten und automatisierten Fahren. Wir werden diese Entwicklungen zukünftig auf den Straßen in unserem Land sehen.

Bereits heute stehen schon vielfältige Assistenzsysteme, die für ein automatisiertes Fahren erforderlich sind, technisch zur Verfügung. Die Verfügbarkeit und Nutzung dieser Systeme (wie Abbiegeassistenzsysteme, Spurhaltesysteme, Bremssysteme, Abstandskontrollsysteme, u. v. m.) werden sich

künftig in den Fahrzeugen erheblich ausweiten und damit auch einen direkten Nutzen für die Verkehrssicherheit entfalten<sup>3</sup>, denn zahlreiche menschliche Fehler durch Unachtsamkeit, Ablenkung oder eingeschränktem Reaktionsvermögen können damit reduziert werden. Fahrzeuge werden dabei nicht nur die Fahrwege analysieren, sie werden durch die hohen Datentransfer- und Verarbeitungsraten auch untereinander und mit der Infrastruktur zunehmend schneller interagieren können. Zahlreiche typische Unfallsituationen können hierdurch reduziert, gemildert oder ganz verhindert werden. Nutzen wir also die Möglichkeiten für die Verkehrssicherheitsarbeit. Wir werden diesen Prozess konstruktiv unterstützen.

Neben dem klassischen ÖPNV-System etablieren sich flexible Mobilitätsangebote in Stadt und Land (z. B. On-Demand-Angebote). Neue Fahrzeugkonzepte wie Elektrokleinstfahrzeuge, verbesserte Pedelecs, elektrische Schwerlastfahrräder und zukünftige Angebote wie autonome Taxen und Busse und fahrerlose Lieferdienste werden die Mobilität in den Städten und auch im ländlichen Raum verändern. Diese Entwicklungen finden bereits statt. Die Herausforderung besteht darin, diese gewinnbringend für die Verkehrssicherheit zu gestalten, denn damit können auch negative Auswirkungen einhergehen. Beispielsweise ist im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter) ein neues Präventionsfeld entstanden. Und auch im Bereich der Nutzung von Pedelecs steigen in hohem Maße die Unfälle mit schweren Verletzungen sowie zugleich die Zahl der in diesem Zusammenhang getöteten Seniorinnen und Senioren.

Auch wenn manche neue Technologie noch „Zukunftsmusik“ ist, so sollten wir diese Entwicklungen bei allen Planungen bereits „im Hinterkopf haben“. Beispielsweise betrifft dies die bauliche Infrastruktur. Eine Voraussetzung für autonomes Fahren ist eine möglichst standardisierte Infrastruktur. Da Straßen in der Regel für Jahrzehnte geplant und gebaut werden, kann dies bereits jetzt ein Thema sein. Darüber hinaus tragen standardisierte Straßenräume generell und bereits jetzt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

<sup>3</sup> Vgl.: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/neue-fahrzeugsicherheitssysteme.html>

## Herausforderung Nr. 5

Verletzte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schützen.

Verletzte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Rad- und Fußverkehr) zu schützen, ist als 5. Herausforderung eine wichtige Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit zum Erreichen der „Vision Zero“. Die Anzahl von getöteten und schwer verletzten Menschen im Straßenverkehr muss deutlich gesenkt werden. Die Entwicklung der Unfallzahlen der vergangenen Jahre zeigt, dass hier ein wichtiges Handlungsfeld besteht und zusätzliche Anstrengungen durch eine gezielte Verkehrssicherheitsarbeit notwendig sind.

Gleichzeitig werden Fuß- und Radverkehr in den Kommunen künftig eine noch größere Rolle spielen, um Klimaziele erreichen zu können und die Lebensqualität in den Kommunen zu steigern. Mit dieser positiven Entwicklung des Mobilitätsverhaltens ist gleichermaßen zu befürchten, dass sich tendenziell mehr Unfälle mit diesen Verkehrsbeteiligungsgruppen ereignen werden. Insofern ist die flächenhafte Berücksichtigung von Belangen des Fuß- und Radverkehrs eine wichtige Voraussetzung für sinkende Unfallzahlen. Wir begrüßen daher die Kernforderungen der Beschlüsse des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom 28.10.2020 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern und den Beschluss vom 06.11.2018 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern und regen in den Kommunen die Anwendung und die Umsetzung dieser DVR-Empfehlungen an, wo immer das im Rahmen des eigenen Ermessens auch im Bestand und möglichst auch im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen möglich ist. Damit ist ein wichtiger Schritt im Hinblick auf die vor uns liegende Herausforderung getan. Hierzu gehören z. B. die Anwendung der technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) aber auch die konsequente Ausschöpfung der Möglichkeiten, die die Straßenverkehrs-Ordnung den Kommunen bereits heute bietet.

Wir werden Kommunen bei ihren Anstrengungen im Rahmen der eigenen Zuständigkeiten und im Rahmen von Fördermöglichkeiten zum Beispiel im Bereich von Mobilitätskonzepten und bei der Aufstellung von kommunalen Verkehrssicherheitskonzepten unterstützen. Wir müssen vermeiden, dass sich kleine Unzulänglichkeiten in der Planung heute negativ auf die Unfallzahlen in der Zukunft auswirken.

## Herausforderung Nr. 6

Fehlerkultur stärken, Verkehrssicherheit planen.

Die 6. Herausforderung besteht darin, Verkehrssicherheit zu planen und gleichzeitig in diesem Prozess die Fehlerkultur zu stärken. Erfahrungen zeigen, dass viele Straßen im Bestand und auch viele Planungen von Verkehrsanlagen Defizite aufweisen, die die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen können. In der Folge kann so unbeabsichtigt die Zahl schwer verletzter oder getöteter Personen begünstigt werden.

Für eine gezielte Unfallprävention ist es erforderlich, Bewusstsein für Defizite und Fehler auch im Bestand zu schaffen, sachlich hierüber sprechen zu können, eine systematische und sachliche Analyse zu betreiben und angemessene Schlüsse für die Verkehrssicherheit daraus zu ziehen. Für die örtlichen Akteure können z. B. durch gezielte Sonderuntersuchungen des Unfallgeschehens die Grundlagen für geeignete Anordnungen und Maßnahmen erarbeitet werden. Es ist wichtig, in diesem Zusammenhang eine transparente „Fehlerkultur“ zu leben. Das heißt, für die Bereitschaft zu werben, Erfolge und auch Misserfolge regelmäßig zu evaluieren, transparent zu machen, offen und konstruktiv zu diskutieren und ggf. mutige Entscheidungen für die notwendigen Maßnahmen auf allen Ebenen zu treffen. Die Herausforderung ist hier die sachliche Debatte über diese Maßnahmen zu führen, auch wenn es unangenehme Entscheidungen sind, und die Menschen vor Ort dabei zu beteiligen.

Wir wollen mit diesem Verkehrssicherheitsprogramm für einen Paradigmenwechsel in der Präventionsarbeit werben. Ein großer Schwerpunkt der Präventionsarbeit basiert nach straßenverkehrsrechtlicher Vorschrift bisher auf der Beseitigung von definierten „Unfallhäufungsstellen“.

Ein sehr großer Anteil des Unfallgeschehens von getöteten oder auch schwer verletzten Personen findet jedoch außerhalb der klassischen Unfallhäufungsstellen statt. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten daher nicht nur auf festgestellte Unfallhäufungen beschränkt werden. Wir empfehlen, nach örtlichen Möglichkeiten in den Kommunen und in den Landesbehörden auch Strecken im Bestand auf Defizite hin zu überprüfen, auch wenn die Grenzwerte klassischer Unfallhäufungs-

stellen noch nicht erreicht sind. Hierfür besteht das Instrument der Sicherheitsauditierung im Bestand auf der Basis des R2-Regelwerks RSAS. Wir empfehlen daher, das Instrument der Bestandsauditierung im Rahmen des kommunalen Verkehrssicherheitsmanagements systematisch und verstärkt (neben der Arbeit der Unfallkommission, der Verkehrsschau und dem Sicherheitsaudit in der Planung) zu etablieren. Für unseren Zuständigkeitsbereich der Bundes- und Landesstraßen werden wir diese Instrumente verstärkt etablieren.

## Herausforderung Nr. 7

Verkehrssicherheit für Menschen und mit Menschen erreichen.

Die 7. Herausforderung besteht darin, auch im Sinne einer Akzeptanzförderung, die Menschen bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen direkt zu beteiligen und mitzunehmen.

Bei sehr hohen Zahlen von Verunglückten lassen sich verbesserte Unfallzahlen relativ leicht erzielen. Mit sinkenden Unfallzahlen wird es, auch mit Blick auf die verfügbaren Ressourcen, immer schwerer, gezielt wirksam zu werden. Hinter den Zielen einer verbesserten Verkehrssicherheitsarbeit versammelt sich sehr schnell eine Vielzahl von Menschen, die diese Ziele teilen können. In der Phase der Umsetzung von konkreten Maßnahmen konkurrieren die Unfallreduktionsziele schnell mit anderen Anforderungen im Straßenraum. Beispielsweise sind eine gute Radinfrastruktur oder ausreichend breite Gehwege oft erst realisierbar, wenn Parkraum reduziert oder verlagert wird. Hier gilt es nicht nur wirksame Wege für die Verkehrssicherheit, sondern auch geeignete Wege für die Akzeptanzförderung zu finden. In der kommunalen Praxis ist es oft eine große Herausforderung, die erforderlichen Maßnahmen auch auf die Straße zu bringen. Wir unterstützen über unsere Netzwerke die Kommunen und die örtlichen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit hier aktiv mit Beratungsangeboten. Gute Projekte auf die Straße und in die Köpfe der Menschen zu bringen - das muss das Ziel sein. Wir wünschen uns von den Kommunen aber auch, dass sie ihren Handlungsspielraum für mehr Verkehrssicherheit nutzen und ausschöpfen.

# VERKEHRSSICHERHEIT GEMEINSAM ERARBEITEN



## VERKEHRSSICHERHEIT GEMEINSAM ERARBEITEN

Verkehrssicherheitsarbeit auf hohem Niveau benötigt den Willen und die Kraft 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 Vielen mehr. Diese Vernetzung und Verknüpfung von Erfahrungs- und Expertenwissen 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 Sicherheitsbelange einerseits und neue Mobilitäts(-möglichkeiten) andererseits in den Blick nehmen soll.

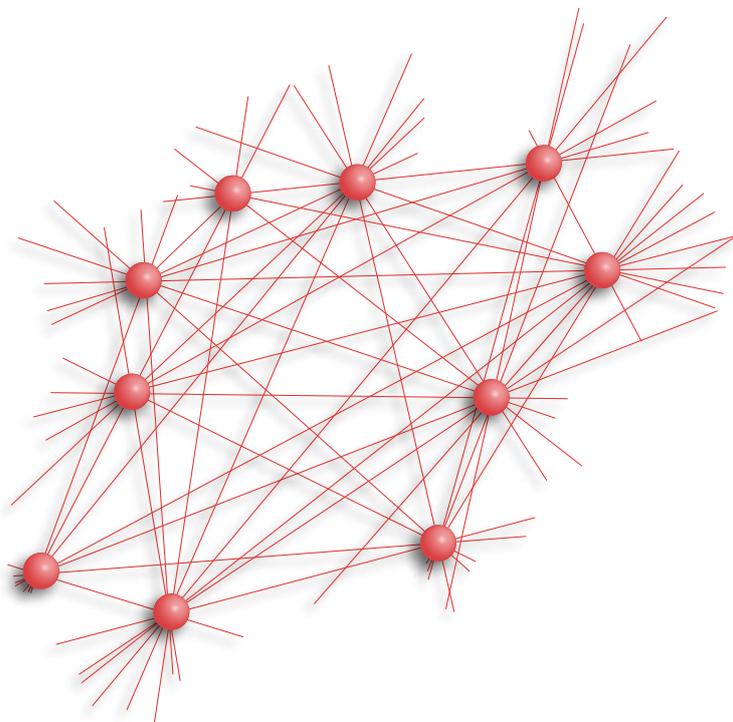
Vernetzung bedeutet überdies, auch die Zusammenarbeit mit Betrieben zu suchen und zu intensivieren. Unternehmen haben fraglos ein hohes Interesse daran, dass nicht nur ihre Güter termingerecht transportiert werden, sondern auch ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicher unterwegs sind. Im Bereich der schulischen Mobilität gilt es, wie bei den Grundschulen, auch die weiterführenden Schulen verstärkt in den Blick zu nehmen.

Wir sehen Verkehr als soziales System an, das die Mitwirkung der einzelnen Verkehrsteilnehmerin, des einzelnen Verkehrsteilnehmers benötigt. Dabei geht es darum, das eigene Verhalten im Straßenverkehr zu hinterfragen und die Handlungsweisen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer 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 auch die Kreispolizeibehörden und 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, Verkehrsschauen und der Anwendung des Instruments der Sicherheits- und Bestandsauditierungen oder kurz: in einem guten örtlichen Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmanagement. Auch bei der Verkehrsüberwachung be-



steht eine Zusammenarbeit polizeilicher und kommunaler Stellen. Im weiteren Sinne sind auch gezielte Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern auf sicherheitsrelevante Probleme von hohem Wert. Hierzu gehört es gleichermaßen, Strukturen wie z. B. die Einrichtung von Kinderbeauftragten in den Kommunen oder auch gezielt Kommunikationsmöglichkeiten zu fördern, die Bürgerinnen und Bürgern niederschwellig ermöglichen, der Kommune sicherheitsrelevante Beobachtungen zu melden.

Auf Landes- und auch auf kommunaler Ebene können die Strukturen für eine gemeinsame Arbeit an dem Thema Verkehrssicherheit verbessert werden. Wir implementieren hierfür die Maßnahme des „Kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts“, das im Rahmen von kommunalen Mobilitätskonzepten (SUMP– Sustainable Urban Mobility Plan) erarbeitet werden kann. Wir werden diese Konzepte in Nordrhein-Westfalen weiterhin fördern.

Es wird künftig stärker erforderlich sein, dass auf allen Ebenen auch unterhalb von klassischen Schwellwerten von Unfallhäufungen wirtschaftliche und geeignete Maßnahmen zur Unfallprävention möglich sind. Eine wichtige rechtliche Grundlage für diese Option besteht bereits aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts<sup>4</sup>. Wir werden die kommunalen Straßenverkehrsbehörden ermutigen, diese Optionen verstärkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit anzuwenden.

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 ergänzend 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.

Dass lokale Verkehrssicherheitsarbeit nicht nur positive Effekte für die Verkehrssicherheit 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. Die Kommunen werden hierfür auf bestehende Auswertungsmöglichkeiten von umfassenden Unfalldaten bis auf Orts-/Gemeindeebene zurückgreifen können. Hierfür werden den Kommunen und Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit künftig auch verstärkt Unfalldaten und Vergleichszahlen zur Verfügung gestellt.

Da sich auf der örtlichen Ebene also Zielgenauigkeit, Wirkungsorientierung und Ausrichtung konkreter Aktionen „am Bedarf“ am besten verbinden lassen, setzen wir verstärkt 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 verortet, die auf Belange der Verkehrssicherheit aber auch auf das Mobilitätsmanagement und gute Planungen von Infrastruktur 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.



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, unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW prioritär die Kommunalverwaltungen und Kommunalpolitik bei der Verkehrssicherheitsarbeit im Planungskontext der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Dabei berät, vernetzt, qualifiziert und begleitet das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Mitgliedskommunen mit zwei Schwerpunkten. Das Kommunale Mobilitätsmanagement<sup>5</sup> schafft die prozessualen, politischen und kommunikativen Rahmenbedingungen für die Verkehrswende. Die Maßnahmen des zielgruppen- und standortbezogenen Mobilitätsmanagements schaffen möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote, so dass zukünftig auch andere Verkehrsmittel intensiver genutzt werden als bislang das Auto.

Demgegenüber hat die AGFS die Nahmobilität zu ihrem Leitprinzip gemacht. Sie stellt deren Funktion und Bedeutung im Gesamtspektrum Mobilität dar und bietet mit Veranstaltungsformaten und fachlichen Materialien sowie Austausch unter den Akteuren die notwendigen Impulse zur Aktivierung der Kommunen.

Wir werden diese drei Netzwerke weiter fördern und in die konzeptionelle Entwicklung von Programmen tiefer einbinden. Dass sie sich untereinander austauschen und abstimmen müssen, ist selbstverständlich – auch, weil eine „Netzwerkarbeit hoch drei“ weitere Synergien erschließt.

4 In dem Urteil wird Folgendes dargelegt: „Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären (Änderung der Rechtsprechung aus dem Urteil vom 5. April 2001 - BVerwG 3 C 23.00 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41). Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.“ (Urteil vom 23.09.2010 - BVerwG 3 C 37.09. Verfügbar unter: <https://www.bverwg.de/230910U3C37.09.0>)

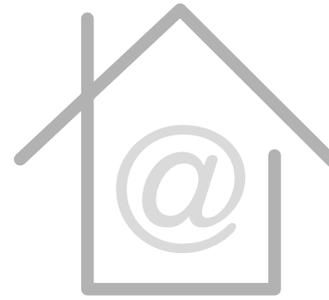
5 Der strategische Ansatz des Kommunalen Mobilitätsmanagements basiert auf dem Regelwerk „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Unter Mobilitätsmanagement wird dort die „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierten organisatorischen, informatischen und beratenden Maßnahmen, ggf. auch unter Einbeziehung weiterer Akteur\*innen über die Verkehrsplanung hinaus“ verstanden.

## EINBEZIEHUNG BETRIEBLICHER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT (BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT)

Immer mehr Menschen entdecken das Fahrrad als All-round-Verkehrsmittel für sich. Pedelecs machen das Rad auch für längere Pendler-Strecken zu einer guten Alternative zum Auto. Wir treiben diese Entwicklung voran und bauen Radschnellverbindungen, Radwege an Landes- und Bundesstraßen und auf stillgelegten Bahntrassen und organisieren die Planung und die Genehmigungsprozesse. Analysen der Mobilität von Pendlerinnen und Pendlern (Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, bei deren Arbeitsweg zwischen Wohnung und Arbeitsort die Grenze der Wohngemeinde überschritten werden muss) zeigen, dass im Jahr 2019 in Nordrhein-Westfalen gut die Hälfte der 9,3 Millionen Erwerbstätigen täglich zur Arbeit pendelten. Der durchschnittliche Pendlerweg hatte dabei eine Länge von 19,8 Kilometern (geschätzt anhand der Luftlinienentfer-

nung zwischen Wohn- und Arbeitsgemeinde).<sup>6</sup> Nach einer Statistik des Statistischen Bundesamtes waren im Jahr 2020 fast 30 % der Hinwege zur Arbeitsstätte zwischen 10 km und unter 25 km lang. Knapp 22 % der Wege war zwischen 5 km bis unter 10 km lang. Mehr als zwei Drittel dieser Arbeitswege werden nach dieser Statistik bundesweit mit dem Pkw zurückgelegt.<sup>7</sup> Dies zeigt, dass hier ein großes Potenzial für Arbeitswege ohne Auto besteht. Eine veränderte Abwicklung beruflich bedingter Verkehre könnte auch deutliche Vorteile für die Verkehrssicherheit und die Umwelt erschließen, wenn es in den Kommunen und auf Landstraßen gelingt, eine möglichst sichere Infrastruktur zu entwickeln. Hier werden wir künftig stärker in die Entwicklung kommunaler Mobilitäts- und Verkehrssicherheitskonzepte investieren.





Neben den Straßenbaulastträgern 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.<sup>8</sup> Studien beziffern die Kosten eines Verkehrsunfalls auf das Zwei- bis Sechsfache eines herkömmlichen Arbeitsunfalls. Insgesamt sind hiermit auch öffentliche Einrichtungen als Arbeitgeber adressiert.

Eine Möglichkeit der betrieblichen Einflussnahme auf deren Situation der Verkehrssicherheit 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 serien-



mäßige Ausstattung mit Sicherheitsfeatures). Weitere unternehmerische Einflussmöglichkeiten liegen etwa in der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Eine Möglichkeit der betrieblichen Einflussnahme auf deren Situation der Verkehrssicherheit 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), organisierte Fahrsicherheitstrainings für Kfz, Pedelecs oder E-Scooter, des öffentlichen Verkehrs (etwa durch Schnuppertickets oder Zuschüsse zum Jobticket) oder der Fahrradnutzung (etwa durch die Bereitstellung hochwertiger und sicherer 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 erreicht werden. Einen Ansatz zur generellen Verkehrsvermeidung bieten auch Homeoffice, die verstärkte Nutzung von Video-Meetings oder auch (wohnnah) Coworking Spaces. Den positiven Einfluss dieser Möglichkeiten auf das Unfallgeschehen haben die letzten zwei Jahre bereits gezeigt.

Für die Organisation des Fuhrparks sollte es für die Unternehmen ein besonderes Anliegen sein, die aktuell möglichen Assistenzsysteme (wie Spurhalte-Assistent oder Notbrems-Assistent) auch zu bestellen. Und auch bei (Schwer-) Lastenrädern und Pedelecs sind künftig verstärkt ABS-Systeme verfügbar.

Dass sich eine betriebsseitig organisierte Mobilität, die auf eine situationsangepasste Verkehrsmittelwahl setzt, auch monetär rechnet, illustriert eine Beispielsammlung<sup>9</sup>: Für einen betrieblichen Pkw-Stellplatz in Innenstadtlagen können bis zu 150 €/Monat veranschlagt werden, eine veränderte Verkehrsmittelwahl bei Dienstreisen kann Einsparpotenziale bis zu 20 % erreichen.

Im Rahmen der Netzwerkarbeit und Förderprogrammen werden wir das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter vorantreiben. Wir fördern den fachlichen Austausch und unterstützen die Ausbildung zu betrieblichen Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanagern in Kommunen, Gewerbe- und Industrieunternehmen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW führt Beratungen für Kommunen durch und bietet entsprechende Fortbildungen für Kommunen an. Analog dazu beraten die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen mit ihrem Netzbüro „Betriebliche Mobilität – BeMo“ Betriebe und bieten die Fortbildungen für (inner-) betriebliche Mobilitätsmanager an.

6 vgl. <https://www.it.nrw/48-millionen-menschen-pendelten-nrw-2021-zur-arbeit-eine-andere-gemeinde-18369>

7 vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html>

8 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.

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



## **EINBEZIEHUNG DER MOBILITÄT ZU BILDUNGSEINRICHTUNGEN VON DER KITA BIS ZUR WEITERFÜHRENDEN SCHULE (SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT)**

Der Weg zur Kita, zur Grundschule und auch zur weiterführenden Schule wird zunehmend mit Kraftfahrzeugen von Eltern bewältigt. Grob kann angenommen werden, dass jedes 2. Kita-Kind, jedes 3. Grundschulkind und jede 5. Schülerin oder Schüler an weiterführenden Schulen regelmäßig mit dem Auto zur Bildungseinrichtung gebracht wird.<sup>10</sup> Aufgrund der Quantitäten und der kurzen Zeiträume, in denen die Kinder und Jugendlichen zu den Einrichtungen gebracht werden, werden vielfach erhebliche Probleme im Umfeld von Bildungseinrichtungen festgestellt. Diese Problemwahrnehmungen teilen Kommunen, Polizei und Schule bis zu den Eltern selbst.

Wir unterstützen die Kommunen durch Vernetzung, der Arbeit in Fachgruppen und ganz konkret mit Fördermöglichkeiten dabei, diese Probleme zu analysieren und zu reduzieren und die Mobilität an Bildungseinrichtungen zu verbessern. Ziel ist es dabei bereits frühzeitig ein verträg-

liches Mobilitätsverhalten (Modal Split) zu managen und gleichzeitig die Schulwege zu sichern.

Wir werden die Erlasse für die schulische Mobilitätserziehung überprüfen. Dabei wird es neben den bildungspolitischen Aspekten wichtig sein, dass auch die Schulen ihren Beitrag für sichere Schulwege leisten können. Ein wichtiger Aspekt sicherer Schulwege wird künftig verstärkt die Fahrradnutzung an weiterführenden Schulen sein. Wir wollen, dass bis 2030 der Anteil an weiterführenden Schulen mit Radschulwegplänen deutlich erhöht wird. Mit Unterstützung des Zukunftsnetz Mobilität NRW wird zudem das Radfahren an Schulen durch den Wettbewerb „Schulradeln“ – einen Baustein zum bestehenden kommunalen Wettbewerb „Stadtradeln“ – gefördert. Im Jahr 2021 beteiligten sich bereits 965 Schulen aus 225 Städten und Gemeinden an dieser Aktion.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Unveröffentlichte Erkenntnisse der bueffee GbR aus bundesweiten Befragungen.

<sup>11</sup> vgl. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/veranstaltungen/infoveranstaltung-schulradeln-2022>

## VERANTWORTUNG UND PARTNERSCHAFTLICHE 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 und alle müssen bereit sein, einen eigenen Beitrag dafür zu leisten! Ein verantwortliches Verhalten, das die Leistungsgrenzen des Verkehrssystems und – wichtiger noch – die der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, erhöht die Verkehrssicherheit. Schon gemäß § 1 StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und Rücksicht, rücksichtsloses Verhalten hat im Straßenverkehr keinen Platz. Daher haben wir es bisher nicht geduldet und werden es auch zukünftig nicht dulden, dass beispielsweise eigene Verkehrsverstöße mit dem Fehlverhalten anderer relativiert werden. Der öffentliche Verkehrsraum steht jeder Verkehrsteilnehmerin und jedem Verkehrsteilnehmer mit den jeweiligen spezifischen Rechten und Pflichten zu. Rechtsübertretungen und Ordnungswidrigkeiten werden wir daher weiterhin konsequent verfolgen und ahnden und die Kommunen ermutigen, dies künftig noch konsequenter zu tun. Hierzu gehört insbesondere das Thema des regelwidrigen Parkens auf Gehwegen, im Bereich von Überquerungsstellen oder auch das Parken auf Radverkehrsanlagen. Verletzliche Personengruppen wollen in ihren Rechten und Bedürfnissen gehört und geschützt werden. Die Verkehrsarten sind hier in ihren Bedürfnissen gleichermaßen zu berücksichtigen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für eine gleichberechtigte Koexistenz der Verkehrsarten.

Klar ist aber auch: Ein Klima gegenseitiger Partnerschaft wird nicht durch Sanktionen alleine 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 und im Zweifelsfall heißt es, den verletzlicheren Personengruppen rücksichtsvoll zu begegnen. Hierzu gehört auch eine sensible Kommunikation.

Eine solche Verkehrskultur zu initiieren, ist hoher Anspruch und enorme Herausforderung zugleich, da sich viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer 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!

Wir werben für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Dies geschieht über Kampagnen, die neuralgische Stellen im Verkehrsraum ebenso berücksichtigen wie verletzlichere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und die notwendige Kommunikation (Klingeln, Blinken) zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Rücksichtnahme fällt leichter, wenn richtiges Verhalten belohnt wird – etwa durch positive Rückmeldungen (z. B. Geschwindigkeitsdisplays) und rücksichtsloses Verhalten anderer sanktioniert wird.



# VERKEHRSSICHERHEIT UND MOBILITÄT VERSTEHEN



Kinder  
Fahranfänger  
Erwachsene  
Jugendliche  
Verkehrssicherheit  
Seniorinnen  
Fahranfängerinnen  
junge  
Erwachsene  
verstehen  
Mobilität



## 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 bleiben daher nach wie vor wichtig. Allerdings: Eine moderne Verkehrssicherheitsarbeit, die sich als Mobilitätsbildung versteht, vermittelt mehr als Regelwissen. Sie thematisiert von Beginn an auch rücksichtsvolles Verhalten, diskutiert die eigene Verkehrsteilnahme und die eigenen Mobilitätsbedürfnisse und integriert nicht zuletzt auch Gesundheits- und Umweltaspekte. Kurzum: Es geht darum, Verkehrssicherheit und Mobilität besser zu verstehen.

Eine besondere Herausforderung besteht in der Verschiedenartigkeit der Zugangswege zu den Adressaten: in Kindertagesstätten und Schulen sind bestimmte Bausteine der Mobilitätsbildung fest verankert und werden daher in vielen Fällen obligatorisch „durchlaufen“. 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 oder auch Seniorinnen und Senioren – machen (Fortbildungs-) Angebote erforderlich, die sich Methoden moderner Erwachsenenbildung bedienen müssen.

## KINDER

### Situationsanalyse

Die Straßenverkehrsunfälle von Kindern mit schweren Unfallfolgen entwickeln sich dank der zahlreichen Aktivitäten in Nordrhein-Westfalen insbesondere als Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer in der Tendenz positiv, als Mitfahrerinnen und Mitfahrer in Kraftfahrzeugen ist leider eine negative Entwicklung der Unfallzahlen zu verzeichnen.

Im Kleinkindalter sind Verkehrswissen und -verständnis allenfalls rudimentär entwickelt. Bis zum Schulbeginn entwickeln sich diese Kompetenzen dann weiter aus. 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. Tatsächlich sind viele Fragen zur sicheren Verkehrsteilnahme von Kindern z. B. in komplexen Verkehrssituationen noch immer nicht ausreichend erforscht. 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. Für die kommunale Verkehrsplanung heißt das, dass wir die Belange von Kindern stärker berücksichtigen müssen, also auch kompetenzorientiert planen sollten. Wo immer das geht, ist der Verkehrsraum den verletzlichen Personengruppen anzupassen.





### 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. Genau hier setzen Angebote wie die Verkehrspuppenbühnen und Jugendverkehrsschulen an. Im Kindergarten- und Grundschulalter sind also Kinder und Erwachsene gemeinsam anzusprechen, damit elterliches Verkehrsverhalten möglichst nicht das vorschulische beziehungsweise schulische Engagement konterkariert.

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. Einmal mehr steht und fällt der Erfolg solcher 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.

Wichtig ist ferner, dass es nicht bei der Aufstellung eines Schulwegplanes bleibt, sondern dieser auch zu einer (im Idealfall kontinuierlichen) Diskussion zwischen Straßenbaulastträgern, Schulen und Polizei in der Kommune über gegebenenfalls notwendige Verbesserungsmaßnahmen und deren Umsetzung führt. Solche Diskussionen können auch

im Rahmen spezieller Kinderunfallkommissionen<sup>12</sup> vorgenommen werden.

An vielen Schulen sind immer mehr sogenannte Eltern-taxis zu beobachten: Eltern fahren ihre Kinder zur Schule beziehungsweise holen sie daraus ab. Viele handeln so, weil sie die Verkehrssituation für ihre Kinder als unsicher wahrnehmen. Ein Teufelskreis: Immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, weil die Straßen für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder immer unsicherer werden und deshalb immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Dabei sinkt der Anteil der Gefährdungen für die Kinder, je weniger „Elterntaxi“ vor der Schule halten. Es gilt also, den Teufelskreis zu durchbrechen. Speziell ausgewiesene „Elternhaltstellen“, die etwas vom Schuleingang entfernt liegen, entzerren den unbedingt notwendigen Verkehr unmittelbar vor der Schule – und geben den Kindern die Chance, zumindest die letzten Meter zur Schule selbstständig zurückzulegen. Sehr gut kann dieser Teufelskreis in Kombination mit dem NRW-Vorbildprojekt „Verkehrszähmer“ durchbrochen werden. Das in Nordrhein-Westfalen entwickelte Konzept „Gehspaß statt Elterntaxi“ ist ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg, um Mobilität zu verändern und die Verkehrssicherheit an Grundschulen zu erhöhen.

<sup>12</sup> Kinderunfallkommissionen vernetzen auf kommunaler Ebene die Verkehrssicherheitsarbeit rund um die Zielgruppe Kinder. Sie setzen sich zusammen aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kommunalverwaltung, der Polizei, von Schulen und weiteren externen Partnern wie z. B. Verkehrsunternehmen und Verbänden. Sie sind nicht vergleichbar mit den gesetzlich vorgeschriebenen Unfallkommissionen und deren Arbeitsweisen. Sie handeln in der Regel präventiv, erarbeiten lokale Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und entschärfen Gefahrenpunkte.

Zur Mobilitätsbildung in der Grundschule zählt auch die Radfahrausbildung, umgesetzt durch 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. Da diese Defizite während der Radfahrausbildung allein aber kaum ausgeglichen werden können, gilt auch für die Radfahrausbildung, Kinder und Eltern gemeinsam anzusprechen. Eine gute Ergänzung der motorischen Bildung kann das bei Grundschulkindern beliebte Tretrollerfahren sein. Wertvolle Tipps liefern den Schulen hier z. B. die Medien der Verkehrswacht Medien Service-Center im Lehrerhandbuch „Radfahrausbildung und Verkehrserziehung in der Grundschule“, das „Velofit-Handbuch“ oder auch die Online-Plattform [www.radfahreninderschule.de](http://www.radfahreninderschule.de).

Eine Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern muss auch Orte zum Spielen und freien Raum für Entdeckungen bereitstellen – und darüber hinaus klarmachen, dass die Mobilitätsbildung von Kindern zwar Risiken für sie im Straßenverkehr mindert, grundlegende Entwicklungsgegebenheiten aber nicht überwinden kann. Deshalb sind die Erwachsenen gefordert, sich auf das kindliche Verhalten im Straßenverkehr einzustellen. Es werden aber auch die Kommunen gebeten, für Kinder geeignete Räume zur Verfügung zu stellen. Daher ist jede Verkehrsberuhigung oder eine zeitlich begrenzte Veranstaltung wie die Spielstraße auf Zeit ein wertvoller Gewinn für die selbstständige und sichere Mobilitätsentwicklung von Kindern.

Wir möchten, dass in Nordrhein-Westfalen alle Kinder sicher, sorglos und möglichst selbstständig mobil sein können. Das gilt für den urbanen sowie für den ländlichen Raum.

## Was wir tun:

- ➔ Wir werden die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem für Verkehr zuständige Ministerium des Landes Nordrhein-Westfalen getragenen Angebote zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung kontinuierlich fortentwickeln und so stetig mustergültige Impulse mit den Kommunen gemeinsam entwickeln und zum Nachahmen animieren.
- ➔ Wir weisen darauf hin, dass bereits bei der Standortplanung von Bildungseinrichtungen an deren Mobilitätsanbindung und an das gewünschte Mobilitätsverhalten gedacht und dementsprechend vorausschauend geplant wird.
- ➔ Auf kommunaler Ebene fördern wir die Erarbeitung von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitskonzepten, die die Belange von Kindern ausreichend berücksichtigen.
- ➔ Wir möchten, dass die handelnden Akteure in Nordrhein-Westfalen wissen, wie man eine kinderfreundliche Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Hierfür werden Beratungen und Fortbildungen angeboten.
- ➔ 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.
- ➔ Wir regen an, auch an den Kindertageseinrichtungen für Abstellmöglichkeiten für Fahrradanhänger und Lastenräder zu sorgen.
- ➔ Wir unterstützen die Aufstellung von Schulwegplänen und regen an, dabei auch moderne Kommunikationsmittel einzusetzen. Dafür stellen wir interessierten Schulen und Straßenverkehrsbehörden die Werkzeuge zur Verfügung.
- ➔ Wir rufen die Schulen auf, mit Schulweg-Gehgemeinschaften („Walking Bus“), Elternhaltestellen, den „Verkehrszähmern“ und ähnlichen Projekten dazu beizutragen, die Verkehrssituation im unmittelbaren Schulumfeld zu entzerren.
- ➔ Wir werden in den Kommunen und Schulen verstärkt auf das Angebot [„www.radfahreninderschule.de“](http://www.radfahreninderschule.de) aufmerksam machen.
- ➔ Auf kommunaler Ebene regen wir die Einrichtung von Kinderunfallkommissionen an, die als Bindeglied zwischen Kommunalverwaltung und externen Partnern agieren und eine präventive Verkehrssicherheitsarbeit verfolgen.

## JUGENDLICHE

### Situationsanalyse

Die Straßenverkehrsunfälle von Jugendlichen mit schweren Unfallfolgen entwickeln sich dank der Aktivitäten in Nordrhein-Westfalen in der Tendenz durchweg positiv. Mit dem Wechsel von der Grundschule zur weiterführenden

bei Jugendlichen verstärkt zu beobachten. Insbesondere im ländlichen Raum ist mit einer entsprechenden Nutzung in den nächsten Jahren verstärkt zu rechnen. Es ist die Aufgabe von Kommunen, Polizei



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 Fahrrad fahrenden Kindern und Jugendlichen belegen den für diese Altersgruppe großen Präventionsbedarf.

Den Kommunen obliegt die Aufgabe, den fahrradfahrenden Kindern und Jugendlichen geeignete Radwege zu den weiterführenden Schulen anzubieten. Befragungen zum Mobilitätsverhalten von Jugendlichen zu weiterführenden Schulen zeigen, dass auf den Schulwegen insbesondere mit dem Fahrrad ein hohes Dunkelfeld im Unfallgeschehen besteht; insofern ist es Aufgabe der Akteure, bei jeder Gelegenheit die Notwendigkeit von Präventionsprojekten für weiterführende Schulen zu bekräftigen. Ein wesentlicher Schwerpunkt muss bei der Prävention von Fahrradunfällen liegen.

Mit der verstärkten Verbreitung der Elektrokleinstfahrzeuge (sog. E-Scooter) ist zu erwarten, dass künftig mehr Jugendliche mit E-Scootern am Straßenverkehr teilnehmen und dabei verunfallen. Auch die Nutzung von Pedelecs ist bereits

und Verkehrswachen geeignete Aufklärungs- und Präventionsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

15- bis 17-jährige Jugendliche sind auch Mofa- und Mopedfahrerinnen und Mopedfahrer. 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 Verunfallungsrisiko 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. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem Modellversuch „Moped mit 15“ wurde das Mindestalter zum Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse AM auf 15 Jahre gesenkt. Durch die theoretische und praktische Ausbildung in der Fahrschule und die Prüfung ist gewährleistet, dass die jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger besser auf den Straßenverkehr vorbereitet sind.



### 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 zusammenpassen – 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 verstärkt zeitgemäße Anspracheformen zu nutzen, um die Botschaften zielgruppengerecht zu vermitteln. Hier spielt die Nutzung sozialer Medien wie Instagram, Youtube und TikTok eine wesentliche Rolle.

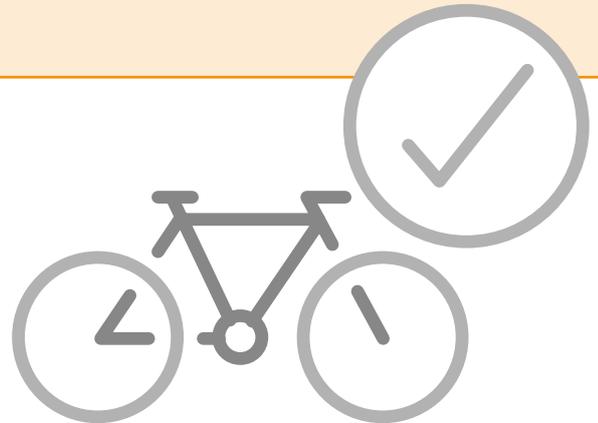
Ungeachtet dieser konzeptionellen Weiterentwicklung der Mobilitätsbildung muss es auch darum gehen, schulbezogene Konzepte und Projekte vor Ort gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern, Eltern, Schul- und Straßenverkehrsämtern, Polizeibehörden, der Landesverkehrswacht und ihren örtlichen Verkehrswachten etc. zu entwickeln, abzustimmen und umzusetzen – 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. Denkbar sind hier beispielsweise Projektarbeiten mit Schülerinnen und Schülern zur gemeinsamen Erstellung von Radschulwegplänen oder Entschärfung von Problemstellen im Schulumfeld. Diese sollten dann in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Akteuren vor Ort behandelt werden, damit auch die Maßnahmenumsetzung gewährleistet ist.

## Was wir tun:

- ➔ Wir sehen die Radfahrausbildung als einen unverzichtbaren Bestandteil der Mobilitätsbildung an – und werden daher die Radfahrausbildung in allen Schulstufen und -formen der weiterführenden Schulen durch Bereitstellung von Informationen und Fortbildungen stärken. Hier kann auf eine umfangreiche Informationssammlung des Zukunftsnetz Mobilität zurückgegriffen werden.
- ➔ Wir unterstützen Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. Wir fördern die Erarbeitung von Radschulwegplänen und die Teilnahme an Projekten wie dem Schulradeln. Hierzu gibt es aktive Beratungsangebote beim Zukunftsnetz Mobilität NRW.<sup>13</sup>
- ➔ Wir wollen, dass Jugendliche sich stärker an Planungen in ihrer Kommune aktiv beteiligen und die Bildung für nachhaltige Entwicklung mit der Verkehrssicherheit verbinden.
- ➔ Wir setzen uns weiterhin dafür ein, Aktionen, Materialien und Kampagnen im Themenfeld Verkehrssicherheit und Mobilität gemeinsam mit Jugendlichen zu erarbeiten. Social Media Auftritte, die von Jugendlichen für Jugendliche gestaltet bzw. geführt werden, sind Beispiele dafür.
- ➔ Wir werden Möglichkeiten prüfen, den Schulen künftig mehr Raum für die Bildung für eine nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für die Thematisierung im Unterricht einzuräumen.
- ➔ Welche neuen Wege der Mobilitätsbildung von und mit Jugendlichen gangbar sein könnten, werden wir u. a. in Fachtagungen mit schulfachlichen Beraterinnen und Beratern sowie externen Fachleuten erörtern.

Eine gute Möglichkeit, das Thema Radverkehr noch stärker in den Fokus zu rücken, ist die Teilnahme der Kommunen bzw. Schulen am sogenannten Schulradeln. Die Mitgliedskommunen der Netzwerke werden bei diesem Wettbewerb über das Zukunftsnetz Mobilität NRW durch das für Verkehr zuständige Ministerium finanziell unterstützt.

Dem Präventionsbedarf im Hinblick auf das Radverkehrsunfallgeschehen müssen die weiterführenden Schulen durch Information und Aufklärung gerecht werden – etwa dadurch, dass die Radfahrausbildung auch in der Sekundarstufe I ausgebaut wird und das Thema Radverkehr in der Sekundarstufe II weiter eine Rolle spielt und altersgerecht thematisiert wird. Umfangreiche Materialien zu dem Thema insbesondere für die Klassen 5 bis 10 hält hier das Zukunftsnetz Mobilität NRW bereit.<sup>14</sup>



<sup>13</sup> z. B. Koordination des Schulradelns: <https://www.stadtradeln.de/schulradeln-nrw>

<sup>14</sup> <https://www.radfahreninderschule.de>

## JUNGE ERWACHSENE

### Situationsanalyse

Die Straßenverkehrsunfälle von jungen Erwachsenen mit schweren Unfallfolgen entwickeln sich in Nordrhein-Westfalen in der Tendenz im Bereich der Kfz-Unfälle sehr positiv, bei der Fahrrad- und Pedelec-Nutzung hingegen leider eher negativ.

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.

Mit dem Begleiteten Fahren ab 17 und dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und 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 junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger eine gefährdete wie gefährdende Altersgruppe von am Verkehr Teilnehmenden darstellen, ist immer wieder die Frage zu stellen, ob alle Möglichkeiten für eine Gefährdungsreduktion ausgeschöpft werden.



Mit Blick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und unter ökologischen Gesichtspunkten erscheint es diskussionswürdig, jungen Menschen schon mit 17 oder 16 Jahren die Möglichkeit zu geben, eine Fahrerlaubnis für das Kfz zu erwerben. Bezogen auf das begleitete Fahren (BF) ab 17 Jahren (BF17) zeigt sich aber, dass sich die begleitete erfolgte Fahrpraxis positiv auf die Straßenverkehrsunfälle bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern auswirken kann. Hier gilt für uns: Mobilitätsbildung machen, aber begleitetes Fahren mit 17 nicht lassen. Darüberhinaus unterstützen wir die Forschung und Erprobung der Verkehrssicherheitseffekte bei der Herabsetzung des Alters zum BF auf 16 Jahre.

### Handlungsrahmen

Mobil zu sein gehört zum jugendlichen Lebensgefühl. Auch wenn das eigene Auto bei jungen Leuten offenbar etwas an Status verliert, so ist die Fahrerlaubnis-Besitzquote nach wie vor hoch. 2018 besaßen nach der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes rund zwei Drittel der 18- bis 24-Jährigen einen Pkw-Führerschein<sup>15</sup> – auch, weil sich die jungen Erwachsenen die Option für Auto-Mobilität aufrechterhalten wollen.



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. So können gezielte, freiwillige (oder aus den Betrieben motivierte) Fahrsicherheitstrainings dazu beitragen, den jungen Fahrerinnen und Fahrern die Grenzen ihres Fahrzeugs und – wichtiger – der eigenen Fähigkeiten aufzeigen. Demgegenüber verfolgt das Verkehrsunfallpräventionsprogramm „Crash Kurs NRW“ eine Gefahrensensibilisierung dahingehend, dass Rettungs-

fachkräfte, Notfallseelsorgerinnen und Notfallseelsorger sowie Angehörige von Unfallopfern den Verkehrsunfall, dessen Ursachen und dessen oftmals schreckliche Folgen schildern. „Schutzengel“-Projekte setzen demgegenüber gezielt an den Beifahrerinnen und Beifahrern an, um über diesen Umweg auf die Fahrerin beziehungsweise den Fahrer Einfluss zu nehmen. Diese Projekte richten sich an Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16-24 Jahren, die in ihrem Umfeld Gleichaltrige überzeugen sollen, nicht zu rasen oder sich nicht unter Drogen- oder Alkoholeinfluss ans Steuer zu setzen. 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, 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 Mitfahrerin und Mitfahrer ablenken lassen.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> vgl. Umweltbundesamt (2019). Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht. Dessau-Roßlau.

<sup>16</sup> vgl. Bartl, G. (2015). Die Ablenkungen der Fahranfänger. Institut alles-fueh-rerschein.at, Wien.

Auch für die Fahrschulausbildung 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 Fahrlehrer- 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 Fahrschüler ihr eigenes Straßenverkehrsverhalten reflektieren können.



Die beim BF ab 17 gewonnenen Erkenntnisse deuten an, dass sich verlängerte Lernzeiträume positiv auf die Unfallbeteiligung von jungen Fahrerinnen und Fahrern auswirken. Das richtige „Timing“ für das BF (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.

## Was wir tun:

- ➔ Wir unterstützen die Entwicklung und Umsetzung von Aktivitäten, die das eigene Risikoverhalten in den Fokus rücken (wie z. B. das bereits fest etablierte Verkehrsunfallpräventionsprogramm „Crash Kurs NRW“, an dem seit 2010 mittlerweile eine Million junge Menschen in mehr als 4.500 Kursen an Schulen und Berufskollegs teilgenommen haben).
- ➔ Wir unterstützen vorbildliche Projektansätze wie das „Schutzengel“-Projekt im Kreis Gütersloh und empfehlen die Nachahmung in weiteren Kreisen in Nordrhein-Westfalen.
- ➔ 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 entwickeln die bestehenden Anspracheformen der Verkehrssicherheitsarbeit für Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie für junge Erwachsene weiter – und nutzen verstärkt auch innovative mediale Anspracheformen. Hierfür eignen sich z. B. die bereits bestehenden Auftritte der Polizei und der Landesverkehrswacht NRW e.V. in den sozialen Medien.
- ➔ Wir unterstützen das betriebliche Mobilitätsmanagement und appellieren an die Ausbildungsstätten sowie Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen, die Fortbildungsangebote wahrzunehmen.



## ERWACHSENE

### Situationsanalyse

Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle von Erwachsenen der Altersgruppe von 25-64 Jahren im Bereich der Getöteten ist insgesamt positiv, im Bereich der Schwerverletzten ist jedoch ein gegenläufiger Trend erkennbar. Diese teils deutlich negative Entwicklung ist geprägt durch die Pedelec-Nutzung und die Nutzung des Pkw. Im Bereich schwerer Verletzungen sind leider auch zunehmend Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Güterkraftfahrzeugen betroffen.

In aller Regel kann man davon ausgehen, dass erwachsene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sich routiniert im Straßenverkehr verhalten. Für sie ist die Teilnahme am Straßenverkehr alltäglich: beispielsweise der Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freunden oder zum Sport. Auch einmal gewählte Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelkombinationen werden häufig beibehalten und aus Gründen der positiven Erfahrungen zur Handlungssicherheit nur noch selten hinterfragt. Dies bedingt, 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. Die selbst eingeschätzte Handlungssicherheit ist jedoch kritisch zu sehen, da eigene Regelübertretungen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrt- oder Rotlichtverstöße viel zu oft deshalb ohne Folgen bleiben, weil die

übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ihrerseits unfallpräventiv agieren. Die oben genannte positive Erfahrung fußt somit auf den Erfahrungswerten aller interagierenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Davon unabhängig muss für Erwachsene auch das Prinzip des lebenslangen Lernens gelten: Neuregelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (wie etwa die Regelungen in Fahrradstraßen oder das Parkverbot auf Schutzstreifen für den Radverkehr), neue Fahrzeugtechnik oder neue Antriebskonzepte (von Elektrokraftfahrzeugen bis hin zu Pedelecs) 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 selbst eingeschätzten Routine nur selten Weiterbildungsnotwendigkeiten sehen. Hinzu kommt, dass die Gruppe der Erwachsenen relativ heterogen ist: So sollen Wenigfahrerinnen und Wenigfahrer ebenso angesprochen werden können wie Vielfahrerinnen und Vielfahrer, die im Außen- oder Montagedienst unterwegs sind. Profis wie z. B. Lkw- und Bus-Fahrerinnen und Lkw- und Bus-Fahrer, für die die Teilnahme am Straßenverkehr ihr Beruf ist, benötigen wiederum eine andere Anspracheform.

## Handlungsrahmen

Erwachsene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer können generell über die Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit und Informationskampagnen angesprochen werden. Großflächenplakate und Banner – etwa zum Start eines Schuljahrs – sowie Plakatständer an Landstraßen, auf denen die NRW-Verkehrswachten u. a. für angepasste Geschwindigkeit werben, sind Beispiele dafür. Eine solche Öffentlichkeitsarbeit kann ein Thema bekannt machen. Sie muss jedoch derart gestaltet sein, dass sie alle Zielgruppen in der Tiefe erreicht.

Angebote wie Fahrsicherheitstrainings und Fahrspartainings („Eco-Trainings“, „Sprintspar-Trainings“) richten sich oftmals an Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhaber. Besondere zielgerichtete Formen der Verkehrssicherheitsarbeit, wie sie etwa mit Fernfahrerstammtischen oder – für den Bereich Gesundheitsförderung – mit DocStop<sup>17</sup> verfolgt werden, können ein Informations- und Versorgungsnetz für diejenigen Personen bieten, für die die Teilnahme am Straßenverkehr ihr Beruf ist.

<sup>17</sup> DocStop ist eine medizinische Unterwegsversorgung, bei der sich niedergelassene Haus- und Fachärztinnen und Haus- und Fachärzte sowie Kliniken bereit erklärt haben, Fahrerinnen und Fahrer im Idealfall gänzlich ohne Wartezeit zu behandeln.

## Was wir tun:

- ➔ Wir betrachten den Straßenverkehrsraum als einen sozialen Raum. Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und Kampagnen mit breiter Streuwirkung sind dazu geeignet, das darzustellen.
- ➔ Wir weisen darauf hin, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verpflichtet sind, sich über Änderungen der Straßenverkehrsordnung zu informieren.
- ➔ Wir appellieren an Unternehmen und Betriebe, die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit weiter zu intensivieren.
- ➔ Wir appellieren an die Unternehmen, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Dienstfahräder, Pedelecs oder auch E-Scooter in Kombination mit Sicherheitstrainings anzubieten.



Einen zentralen Zugang zu den Erwachsenen öffnet 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 („Mobile Arbeit“, „Home Office“) – kann aktiv Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genommen werden. Auch die Festlegung von Verkehrssicherheit als expliziertes Unternehmensziel (und unter dieser Zielsetzung erfolgende Besprechungen und Unterweisungen) wirkt; ebenso wie Schulungen, in denen zum Beispiel das persönliche Risikoverhalten thematisiert wird. Der im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 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.





## SENIORINNEN UND SENIOREN

### Situationsanalyse

Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit beteiligten Seniorinnen und Senioren über 65 Jahren ist bei den Getöteten insgesamt eher negativ, diese negative Entwicklung nimmt mit einem Alter um 75 Jahren zu. Dies zeigt sich in stärkerem Maße auch bei den Schwerverletzten. Bei den Unfällen mit Personenschäden kommt es augenscheinlich einerseits zu einer Verlagerung vom Fahrrad zum Pedelec und andererseits auch insgesamt zu einer signifikanten Zunahme von Straßenverkehrsunfällen mit beteiligten Seniorinnen und Senioren auf Pedelecs. Beachtlich ist dabei ebenfalls, dass viele Seniorinnen und Senioren mit zunehmendem Alter im Schnitt weniger Wege zurücklegen als andere Altersgruppen.

Die steigende Anzahl von verletzten und getöteten Älteren im Straßenverkehr ist eine der Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Bei einem Bevölkerungsanteil von 20 % stellen die Seniorinnen und Senioren (über 65 Jahre) in Nordrhein-Westfalen rund 12 % aller Verletzten, aber über 30 % aller Getöteten. Diese Unfallschwere ist sowohl Ausdruck einer erhöhten Verletzlichkeit der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch ein Resultat der Verkehrsmittelwahl der Altersgruppe: Seniorinnen und Senioren sind – weil sie im Straßenverkehr vor allem als Fußgängerinnen und Fußgänger sowie als Radfahrerinnen und Radfahrer, aber insbesondere mit dem

Pedelec verunglücken – gefährdet, aber nicht gefährlich. Insbesondere die Gruppe der über 75-Jährigen ist besonders unfallgefährdet, da mit zunehmendem Alter kognitive und physiologische Einschränkungen einhergehen können, die das Unfallrisiko ansteigen lassen. Eine Verschlechterung des Sehvermögens, eine nachlassende Reaktionsgeschwindigkeit und eine Überforderung in komplexen Situationen sind häufig Anzeichen eines altersbedingten Leistungsabbaus. Es sind aber auch Anzeichen dafür, dass wir die Belange von Seniorinnen und Senioren in den Planungen stärker berücksichtigen müssen. 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 empfehlen wir freiwillige Gesundheitschecks für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr und Anreize auf den Führerschein im Zweifel z. B. im Tausch gegen ein ÖPNV-Ticket zu verzichten. Kurzgefasst: Der Alterungsprozess ist hoch individuell und damit einhergehende Einschränkungen sind es ebenso. Gleichfalls gilt: Mit einer alternden Gesellschaft nehmen auch die Anforderungen an die sichere Benutzbarkeit der Infrastruktur zu und dies wird sich durch eine künftige Zunahme des Fahrrad- und Pedelec-Verkehrs noch verstärken.

## 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 deren Kombinationen 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. Dass es gerade älteren Pkw-Nutzerinnen und Pkw-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 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 ÖPNV 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 ÖPNV 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 Fußverkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur. Die Mobilität mit Seniorenmobilen ist ebenfalls mitzudenken. Wichtige Aspekte in diesem Zusammenhang sind die notwendige Barrierefreiheit der Infrastruktur sowie das Freihalten der Gehwege von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen. Unfallrisiken für ältere Pkw-Nutzerinnen und Pkw-Nutzer treten überproportional an Knotenpunkten auf, wo sich Vorfahrts- oder Abbiegeunfälle ereignen.

Mit Entzerrungs- und Entflechtungsmaßnahmen (verbesserte Sichtbarkeit, reduzierte Geschwindigkeiten und Ähnliches) ließen sich die erkennbaren Überforderungseffekte reduzieren. Für eine seniorengerechte Fußverkehrs- 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 tun:

- ➔ Wir geben freiwilligen Gesundheitschecks zur Überprüfung der Fahreignung von älteren Autofahrerinnen und Autofahrern den Vorzug. Wir wollen die freiwillige Teilnahme von Seniorinnen und Senioren an Fortbildungsmaßnahmen weiter aktiv fördern.
- ➔ 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.
- ➔ Wir empfehlen den Kommunen im Rahmen von Mobilitätskonzepten die Belange von Seniorinnen und Senioren stärker zu berücksichtigen.
- ➔ 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 (z. B. Rollatortag).
- ➔ Wir fördern ein verstärktes Angebot von Fahr sicherheitstrainings für Seniorinnen und Senioren mit dem Pedelec.
- ➔ Wir setzen uns, gemeinsam mit den im Thema engagierten Akteurinnen und Akteuren, zum Ziel, neue Anspracheformen der Verkehrssicherheitsarbeit für Seniorinnen und Senioren zu entwickeln.

# MOBILITÄT MANAGEN

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



## MOBILITÄT MANAGEN

Wir leben in einer arbeitsteiligen Gesellschaft, die ohne Mobilität kaum funktioniert. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Freizeit – all diese Aktivitäten sind trotz der vielfältigen digitalen Kommunikationsmöglichkeiten häufig noch mit der Ortsveränderung von Personen und Gütern verbunden. Angesichts der vorhandenen – und weiterwachsenden – Mobilitätsansprüche liegt eine Herausforderung darin, den Verkehr auch zukünftig möglichst verkehrssicher, effizient und umweltschonend zu gestalten.

Verkehrssicherheit ist eine Querschnittsaufgabe. Isolierte Maßnahmen führen häufig nur zu geringem und wenig nachhaltigem Erfolg. Kommunen haben viele Gestaltungsmöglichkeiten, um die örtliche Verkehrssicherheit zu verbessern. Sie können den öffentlichen Straßenraum gestalten und neu aufteilen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit anordnen und die multimodale Verkehrsteilnahme ihrer Bürgerinnen und Bürger fördern. Das kommunale Mobilitätsmanagement ist die Strategie, die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zu institutionalisieren. Dabei unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit entsprechenden Angeboten, u. a. um diesen Change-Prozess zu verfolgen. Mit dem FaNaG möchten wir einen Beitrag für eine nachhaltige und sichere Mobilität leisten mit dem Ziel, den Radverkehr aber auch alle anderen Formen der Nahmobilität zu verbessern. Das Fahrrad soll in Verbindung mit dem ÖPNV als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten gestärkt werden. Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen. Allen Menschen soll

ein möglichst uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer sicheren Verkehrsinfrastruktur gewährt werden. Das Vernetzen von Wegeketten gelingt sowohl mit innovativen neuen Verkehrsmitteln wie den Elektrokleinstfahrzeugen als auch insbesondere mit einem sicheren und attraktiven Fußverkehr, dem eine bedeutende Rolle zukommt.

Unter Vernetzungsgesichtspunkten sind Mobilstationen die beste Möglichkeit, um alle Verkehrsarten an einem Ort zu verknüpfen. Neben Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV werden hier auch Ladestationen, Carsharing und Fahrradverleihsysteme berücksichtigt. 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.

Informations- und Kommunikationstechnik hält immer stärker Einzug in den Alltag der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Dies ermöglicht immer mehr 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 – und dies immer auch mit dem Fokus auf Aspekten der Verkehrssicherheit.

## VERKEHRSSPARSAME RAUMSTRUKTUREN

### Situationsanalyse

Wohnortnahe Versorgungsstrukturen reduzieren den motorisierten Individualverkehr und können so zu einer Verringerung der Unfallzahlen führen. Eine Siedlungsstruktur der kurzen Wege hat erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen: So eröffnet etwa eine auf Distanzreduzierung fokussierende Raum- und Siedlungsentwicklung prinzipiell die Möglichkeit, Wege vermehrt zu Fuß oder mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln zurückzulegen. Eine Planung, die an der Schnittstellengestaltung von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr ansetzt – indem beispielsweise neue Siedlungsbereiche prioritär an bestehenden ÖPNV-Achsen ausgewiesen werden – reduziert Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln. Ein guter Planungsansatz ist auch das Prinzip der 15-Minuten-Stadt, welches davon ausgeht, dass die Menschen in ihrem Quartier alle wichtigen Einrichtungen zu Fuß oder mit dem Rad in 15 Minuten erreichen können.

### Handlungsrahmen

Für die Kommunen gilt es, in ihrem Bemühen um mehr Verkehrssicherheit auch auf ihre planerischen Gestaltungsspielräume 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“. Weitere Handlungsspielräume in diesem Zusammenhang stellen Push-Faktoren von Parkraummanagement, Stellplatzsetzungen bis hin zu Bewohnerparken und ähnliche Überlegungen dar. Diese Instrumente sind geeignet, den Pkw-Verkehr gezielt zu regulieren und sollten – wo erforderlich – genutzt werden.

Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung besteht zudem die Möglichkeit, z. B. bei Neuplanung öffent-



Die Berücksichtigung einer raumplanerischen Perspektive ist für die Agglomerationsräume in Nordrhein-Westfalen 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 Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum als Voraussetzung für mehr Fuß- und Radverkehr.<sup>18</sup>

licher Einrichtungen die zu erwartende künftige Mobilität im Quartier zu planen. Bei Schulen sollte die schulische Mobilität bereits in dieser frühen Planungsphase berücksichtigt werden, denn werden die Verkehrsflächen richtig geplant und die Verkehrlenkung von Anfang an mit bedacht, können so z. B. Elterntaxi-Verkehre direkt verhindert bzw. vor der Schule vermieden und Rad- sowie Fußverkehr gezielt gefördert werden. So wird aus der Bauleitplanung gleichzeitig eine aktive Unfallpräventionsarbeit. Kooperationen auf der Ebene der Fachplanungen liefern einen zusätzlichen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit, wenn gemeinsam prozess- und kooperationsorientierte Mobilitätspläne aufgestellt werden.

<sup>18</sup> Vgl. z. B. Jan Gehl (2015): Städte für Menschen.



Dann wird eine Planung für nachhaltige urbane Mobilität<sup>19</sup> 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 Akteurinnen und Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern beinhaltet.



19 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 <https://www.umweltbundesamt.de>).

20 vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019). Kommunale Stellplatzsätzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Köln.

## Was wir tun:

- Wir fühlen uns dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ verpflichtet und bitten die Kommunen, dieses Leitbild bei all ihren Planungen zu berücksichtigen.
- Die Kommunen werden gebeten, ihre Verkehrsentwicklungsplanung an einer wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Mobilität in der Stadt zu orientieren. Hierzu gehört eine klare Zielformulierung und das strategische Ausnutzen des gesamten Maßnahmenpektrums an siedlungsstrukturellen, baulichen, betrieblichen, ordnungs-, preis-, tarifpolitischen und informativen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele. Dies lässt sich unter kommunalem Mobilitätsmanagement subsummieren.
- Wir wollen, dass im Rahmen der Bauleitplanung generell die verkehrlichen Aspekte direkt mitgedacht werden, um die Mobilität positiv zu beeinflussen und unnötige Verkehre von Anfang an zu vermeiden bzw. zu regulieren und notwendige Verkehre auf das Rad, auf die Füße und auf Busse und Bahnen zu verlagern.
- Wir wünschen uns, dass Kommunen verkehrslenkende Instrumente wie Parkraummanagement, Stellplatzsätzungen bis hin zu Bewohnerparkkonzepten nutzen und ggf. wissenschaftlich begleitet erproben, um den Pkw-Verkehr verkehrssicher zu entzerren und zu regulieren. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet in Bezug auf Stellplatzsätzungen einen Leitfaden als Hilfestellung an, der auch auf Wirkmechanismen und einzelne Stell-schrauben eingeht.<sup>20</sup>
- Wir werden weiter dafür werben, dass Kommunen nachhaltige kommunale Mobilitätskonzepte im Sinne der europäischen Vorgaben (SUMP) aufstellen. Dabei steht ihnen die Beratung und Begleitung des Zukunftsnetz Mobilität NRW zur Seite.

## 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 ÖPNV ist der Fußverkehr deshalb unverzichtbar, weil nahezu jeder Fahrgast vor oder nach dessen Nutzung als Fußgängerin oder Fußgänger unterwegs ist. Selbst Fahrradfahrten beginnen oder enden meist mit einem kurzen Fußweg. Fußverkehr ist also Basis-mobilität und ist in den verschiedenen Lebensphasen der Menschen unterschiedlich ausgeprägt. Für Kinder ist zu Fuß gehen bis zu einem bestimmten Alter die einzige Form der eigenständigen Mobilität.

Fußgängerinnen und Fußgängern Vorrang einzuräumen, verlangsamt den Kfz-Verkehr und erhöht die Verkehrssicherheit für alle. Darüber hinaus steigt mit zunehmendem Fußverkehr die Qualität des öffentlichen Raums – Gehen vernetzt, belebt die Stadt(-teile) und macht Quartiere erst lebendig.

Aufgrund der erwähnten „Scharnierfunktion“ kommt dem Fußverkehr eine zentrale Bedeutung in den Verkehrsabläufen und damit in der gesamten Verkehrsplanung zu. Es gilt, den Anforderungen des Fußverkehrs mehr als bisher Rechnung zu tragen. Dabei geht es nicht mehr nur darum, die Zugangswege zu den Haltestellen des ÖPNV zu betrachten. Für Mobilitätsdienstleistungen wie z. B. Fahrradverleihstationen oder Ausleihstationen von Carsharing-Fahrzeugen 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 sein volles Potential entfalten kann. Hierzu gehört neben baulichen Aspekten insbesondere auch die Einrichtung von kleinteiligen Fußwegenetzen. Auch übersichtliche und gut einsehbare Fußwege sowie ein (ziel- und routenorientiertes) Wegweisungssystem für den Fußverkehr sind wichtig – nicht zuletzt deshalb, weil Fußgängerinnen und Fußgänger besonders umwegempfindlich sind. Wichtige Empfehlungen hierfür sind in den technischen Regeln für den Fußverkehr nachlesbar und den Kommunen zur Beachtung empfohlen.

Durch das neue FaNaG besteht nun auch das gesetzliche Erfordernis, den Fußverkehr weiter zu stärken und sicherer zu machen. Es stellt noch einmal klar, dass bei der Straßenaufteilung und -gestaltung der Fußverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen ist. Die Fußverkehrsinfrastruktur soll, sofern notwendig, saniert und verbessert werden, um ein hohes Qualitätsniveau sicherzustellen und attraktive und sichere Wege bieten zu können. Ein Fokus liegt auch auf der Schaffung durchgängiger Fußverkehrsnetze, die ebenso in Mobilitätskonzepten mit noch höherer Priorisierung berücksichtigt werden sollen. Haupterschließungsachsen des Fußverkehrs sollen dabei unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege nach Möglichkeit grundsätzlich priorisiert geführt werden. Im Zuge des Netzausbaus können auch Fußverkehrs- und anlassbezogene Bestandsauditorungen durchgeführt werden, um Mängel und Sicherheitsdefizite im bestehenden Netz zu erkennen und beseitigen zu können. Um diese Aufgabe auch mit der nötigen Priorität umsetzen zu können, ist es sinnvoll, in den Kommunen Fußverkehrsbeauftragte zu etablieren.





Um das zu Fuß gehen möglichst attraktiv zu machen, spielt auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine große Rolle. Bei der Planung und Gestaltung von Hauptachsen im Fußverkehr sollte daher darauf geachtet werden, dass beispielsweise für ältere Menschen in regelmäßigen Abständen Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen. Dies muss nicht immer die klassische Parkbank sein. Auch andere stadtgestalterische Elemente sind denkbar, die zusätzlich auch als „Spielgeräte“ für Kinder dienen können.<sup>21</sup> Zusätzlich ist an Witterungsschutz, subjektive und objektive soziale Sicherheit durch Beleuchtung und Einsehbarkeit zu denken.

Ebenso selbstverständlich muss sein, konkurrierenden Flächennutzungsansprüchen des Kfz- oder des Radverkehrs möglichst Paroli zu bieten – konkret also zum Beispiel das regelwidrige Gehwegparken zu unterbinden oder die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf ein Minimum zu beschränken. Grundsätzlich sollte in diesem Zusammenhang für mehr Rücksicht untereinander geworben werden. Dies kann z. B. mit mehr Öffentlichkeitsarbeit und entsprechenden Kampagnen erfolgen.

<sup>21</sup> Ein Beispiel hierfür sind die „Besitzbare Stadt“ und die „Bespielbare Stadt“. Dieses Konzept setzt die hessische Stadt Griesheim bereits seit Jahren erfolgreich um (<https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/> oder <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/>).

Fußverkehr benötigt ein umfassendes Planungsverständnis. Ein Beispiel dafür: Eine beschleunigte Straßenbahn mit optimierten Grünphasen nützt wenig, wenn die Zugänge zu den Haltestellen häufig mit langem Rotlicht blockiert sind – sodass die Straßenbahn potenziellen Fahrgästen häufig „vor der Nase“ abfährt. Hier ist ein ganzheitliches Planungsverständnis von Interesse, das nicht nur auf die Verkehrsmittel des ÖPNV fokussiert, sondern auch dafür sorgt, dass potenzielle Fahrgäste diesen rasch und sicher erreichen können. Einmal mehr illustriert dieses Beispiel, dass wir ein Mobilitätsleitbild verfolgen, das die Vernetzung der Verkehrsarten berücksichtigt.

Eine ganzheitliche Betrachtung des Fußverkehrs mit all seinen Schnittstellen, die Integration der Belange des Fußverkehrs in Mobilitätskonzepte und die Umsetzung von lückenlosen Fußverkehrsnetzen kann durch kommunale Fußverkehrsbeauftragte umgesetzt werden.

## Was wir tun:



- ➔ Wir wollen den Stellenwert des Fußverkehrs weiter stärken und dessen Mobilitätspotenziale weiter erschließen. Dies wird auch im FaNaG angestrebt. Dieses Gesetz zeigt den Kommunen und Trägern der Straßenbaulast den notwendigen Handlungsrahmen auf. Der Fußverkehr soll bei allen Planungen und Konzepten gleichberechtigt behandelt werden. Für die hohe Priorität der Belange des Fußverkehrs bei der Planung gilt es, die Träger der Straßenbaulast unter dem Motto „Sicherheit und Teilhabe Aller vor Verkehrsfluss“ zu sensibilisieren.
- ➔ Im FaNaG ist festgeschrieben, dass dem Fußverkehr im Rahmen von bestehenden oder zu erstellenden Mobilitätskonzepten eine größere Bedeutung eingeräumt werden soll. Hierzu gehören beispielsweise durchgängige Fußverkehrsnetze, die die Fußgängerinnen und Fußgänger direkt, sicher, komfortabel und barrierefrei führen. Abgewichen werden kann davon nur in begründeten Ausnahmefällen.
- ➔ Wir werden Strategien und Konzepte für den ruhenden Kfz-Verkehr erarbeiten – und uns dafür einsetzen, dass unzulässiges Gehwegparken unterbunden und verstärkt geahndet wird. Parallel werden wir erneut die Öffentlichkeit für dieses Thema sensibilisieren.
- ➔ Wir bitten Kreise, Städte und Gemeinden, die Schnittstellen des Fußverkehrs zu den übrigen Verkehrsarten zu überprüfen – und dort, wo nötig, zu optimieren – damit der Fußverkehr auch seiner Scharnierfunktion Rechnung tragen kann. Mit der Herausgabe von Arbeits- und Entscheidungshilfen, z. B. der Broschüre „Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen“ der AGFS, fördern wir auch auf der Ebene der Kommunen weiterhin die Diskussion zum Fußverkehr.
- ➔ Die Kommunen werden gebeten, durchgängige Fußverkehrsnetze zu entwickeln, die auch den Ansprüchen der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit genügen. In diesem Zusammenhang bieten wir den Kommunen weiterhin – unter Führung des Zukunftsnetze Mobilität NRW – bspw. die Durchführung von Fußverkehrs-Checks an, um die Städte und Gemeinden bei einer „Schwachstellenanalyse“ ihrer Fußwegenetze zu unterstützen.
- ➔ Wir bitten die Kommunen, bei der Planung von Fußverkehrsnetzen und -anlagen immer auch die Belange von Kindern und älteren Menschen zu berücksichtigen. Die Planungen sollen sich hier an den möglichen Kompetenzen der besonders verletzlichen Personengruppen der unterschiedlichen Lebensphasen orientieren.
- ➔ Um den hohen Ansprüchen des Fußverkehrs gerecht zu werden und ihn bei der Aufstellung von Mobilitätskonzepten und Planungen prioritär berücksichtigen zu können, ist es wünschenswert, das Fußverkehrsbeauftragte in den Kommunen installiert werden.
- ➔ Wir wollen aktiv bei den Kommunen werben, Mitglied in der fußgänger- und fahrradfreundlichen AGFS zu werden.
- ➔ Wir wollen aktiv bei den Kommunen werben, Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW zu werden.

## RADVERKEHR

### Situationsanalyse

Nordrhein-Westfalen ist das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland – nicht zuletzt deshalb, weil in den vergangenen 30 Jahren mehr als 2,0 Mrd. Euro in den Bau von über 10.000 Kilometern Radwegen investiert wurden. Insgesamt steht ein mit wegweisender Beschilderung versehenes Radwegenetz von mehr als 30.000 Kilometern zur Verfügung. Mit der Einrichtung von Radstationen an Bahnhöfen des Schienenverkehrs, der Ausweisung von touristischen Fahrradrouten, dem Engagement der AGFS und zahlreicher weiterer Akteurinnen und Akteure sowie, nicht zu vergessen, den Anstrengungen im Bereich der Mobilitätsbildung wird weiterhin das Ziel verfolgt, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Nordrhein- Westfalen kontinuierlich zu steigern. Um Radfahren im Alltag (weiterhin) attraktiv zu machen, ist primär ein engmaschiges und qualitativ hoch-



wertiges Radverkehrsnetz notwendig. Neben „verkehrs-funktionalen“ Rahmenbedingungen muss auch der Faktor Komfort 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. Zudem tragen Pedelecs zu einer weiteren Attraktivierung des Fahrradfahrens bei und ermöglichen das Zurücklegen weiterer Wege. Dieses Verkehrsmittel ist insbesondere auch im Pendlerverkehr attraktiv. Jedoch bringt die vermehrte Nutzung von Pedelecs eine Erhöhung des Unfallgeschehens mit sich. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind höher und auch die Geschwindigkeitsdifferenzen in Bezug auf „normale“ Radfahrerinnen und Radfahrer und insbesondere Fußgängerinnen und Fußgängern können vermehrt zu Konflikten führen. Generell tritt das Thema der Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr immer häufiger in Erscheinung. Bestehende Flächenkonkurrenzen sind ein Grund für die auftretenden Probleme. Fußgängerinnen und Fußgänger ändern z. B. ihre Wege bzw. ihre Richtung oft spontan, Radfahrerinnen und Radfahrer unterschätzen diesen Umstand häufig. Auf Freizeitwegen kommen Konflikte mit Kindern auf Fahrrädern oder anderen Spielgeräten hinzu.

### Handlungsrahmen

Das FaNaG setzt die Zielmarke von 25 % Radverkehrsanteil am Modal Split<sup>22</sup> für Nordrhein-Westfalen. In der Folge wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils zumindest zunächst auch mit einem erhöhten Unfallgeschehen in dieser Verkehrsteilnehmergruppe einhergehen. Hier muss es zu einer Entkopplung von Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen kommen. Daher wird es umso wichtiger sein, die Radverkehrsinfrastruktur sicher auszubauen und den Bestand kritisch zu prüfen und wenn notwendig sicher umzugestalten. Dies wird eine der Hauptaufgaben in den nächsten Jahren sein. Um diese „Mammutaufgabe“ bewältigen zu können, empfiehlt es sich, sofern noch nicht geschehen, die notwendigen Strukturen und Prozesse in den Kommunen zu schaffen.

Ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz trägt nicht allein den Aspekten der Sicherheit und Leistungsfähigkeit 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, sondern auch eine Pendelfunktion. Zugleich sind Radschnellverbindungen – möglichst gerade geführt, mit einem geeigneten Belag ausgestattet, im Winter geräumt, beleuchtet und an Knotenpunkten bevorrechtigt – eine Voraussetzung dafür, die Radverkehrsmengen aufzunehmen, die bei einer Verschiebung des Modal Split in Richtung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erwarten sind.



<sup>22</sup> 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.

Mit dem FaNaG hat sich das Land Nordrhein-Westfalen zu einer konkreten Förderung des Radverkehrs verpflichtet und dies insbesondere in folgenden Bereichen: Radvorrangnetz, Radschnellverbindungen (inkl. Bedarfsplan), lokale und überörtliche Radverkehrsnetze, Zustandserfassung, Nutzung von Wirtschaftswegen, digitale Netzaufbereitung, sichere Rad- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen, einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen, Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen, fahrradfreundlicher Arbeitgeber Land, Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge und Lasten- und Spezialfahrräder. Mit dem Gesetz wollen wir eine Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungsoffensive im Bereich Rad- aber auch Fußverkehr anstoßen. Nur so lassen sich die in diesem Programm gesetzten, ambitionierten Ziele auch erreichen. Begleitet wird das Gesetz durch einen Aktionsplan, der den Handlungsrahmen weiter konkretisiert und die Umsetzung unterstützt.



Dass der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrsnetzes – und dem Radverkehrsnetz insgesamt – bereits eine hohe Aufmerksamkeit zukommt, zeigt sich beispielsweise daran, dass Beschädigungen oder fehlende Schilder digital zentral erfasst werden. Die für die Schadensbehebung zuständige Stelle (Land, Kreis, Gemeinde) wird von dort informiert. Welche Radrouten zur Verfügung stehen, lässt sich – vergleichbar mit gängigen Auto-Routenplanern – adressgenau mit dem „Radroutenplaner NRW“ berechnen<sup>23</sup>, dessen Routenführung sowohl das für den Alltagsverkehr eingerichtete Radnetz Nordrhein-Westfalen als auch die touristischen Radrouten ausweist.

<sup>23</sup> vgl. <https://www.radroutenplaner.nrw.de>

Damit der Radverkehr seine Zubringerfunktion zum ÖPNV ausbauen kann, sind sichere Fahrradabstellanlagen an Umsteigepunkten (Haltestellen von Bus und Bahn), an Bahnhöfen, bei Leihfahrzeuganbietern oder an Stationen des Carsharing einzurichten – und bestehende Anlagen zu pflegen (beispielsweise durch das Entfernen von offensichtlich nicht mehr genutzten „Alträdern“). Dabei ist das sichere Abstellen von Pedelecs immer mit zu berücksichtigen. Zudem sind Mietmöglichkeiten für Fahrräder (stationsgebunden und nicht stationsgebunden) zu schaffen. Weiterhin sind Fahrradabstellanlagen an „Hot Spots“ der Fahrradnutzung (Innenstädte, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Stadtteilzentren) einzurichten. Hierbei gilt es, das Abstellen größerer Lastenfahrräder mit zu berücksichtigen. Gemäß FaNaG fördern wir sowohl den Bau von Abstellanlagen als auch von Mobilstationen und Fahrradstationen.

Für alle Angebote des Radverkehrs gilt: Sie müssen 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.

Ergänzend kommt dem eigenverantwortlichen Handeln eine besondere Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir das Tragen eines Fahrradhelms. Dass Fahrradhelme die Folgen von Unfällen mildern und vor schweren Kopfverletzungen schützen können, ist unstrittig.



## Was wir tun:

- ➔ Wir fördern den sicheren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Gemeinden und Gemeindeverbänden. Dies haben wir im FaNaG festgeschrieben.
- ➔ Wir definieren in den nächsten Jahren das landesweite Radvorrangnetz. Dadurch identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen in Bezug auf Rad-schnellverbindungen werden in einen Bedarfsplan aufgenommen, der die langfristige Planungsgrundlage darstellt. Die Förderung einzelner Vorhaben orientiert sich vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz.
- ➔ Als Hilfestellung für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes steht ein Leitfaden zur Verfügung.
- ➔ Wir bitten die Kommunen, ihr Radverkehrsnetz mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast so weiterzuentwickeln, dass es sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckt und sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügt. Um potenzielle Netzlücken schließen zu können, unterstützen wir weiterhin sogenannte Bürgerradwege, die vor Ort unbürokratisch realisiert werden können.
- ➔ Zur koordinierten und strukturierten Umsetzung der im FaNaG dargestellten prioritären Aufgaben der nächsten Jahre ist es hilfreich, in den Kommunen Radverkehrsbeauftragte zu etablieren, die in enger Zusammenarbeit mit den anderen Fachabteilungen diese Aufgaben koordinieren, abstimmen und umsetzen.
- ➔ Beim Landesbetrieb Straßenbau NRW werden wir jeweils eine „AG-Radverkehr“ in die jeweiligen Regionalniederlassungen integrieren.
- ➔ Im Rahmen von Baumaßnahmen muss die Führung des Rad- und Fußverkehrs sicher und möglichst barrierefrei erfolgen. Zu dieser Thematik geben wir eine Hilfestellung z. B. mit der Broschüre „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ der AGFS.<sup>24</sup>
- ➔ Wir bündeln Informationen zur Radroutenerstellung und stellen sie weitestgehend barrierefrei und digital zur Verfügung (<https://www.radroutenplaner.nrw.de>).
- ➔ Wir fördern den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen und den Bau von Fahrradstationen.
- ➔ 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 AGFS zu werden.
- ➔ Wir werden weiterhin auf eine sichere Radverkehrstechnik am Fahrrad, z. B. funktionierende Beleuchtung und Bremsen hinweisen. Ebenso wird Radfahrenden das Tragen von einem Fahrradhelm zur eigenen Sicherheit empfohlen.

<sup>24</sup> vgl. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (2020). Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen - Hinweise für alle mit Baustellen-sicherung befassten Personen. Krefeld.

## ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

### Situationsanalyse

Öffentliche Verkehrsmittel sind die sichersten Verkehrsmittel. Mit deutlich zunehmender ÖPNV-Nutzung sinkt das Unfallrisiko deutlich. Kurz: Der Ausbau des ÖPNV ist aktive Unfallpräventionsarbeit. 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. Eine verstärkte Nutzung des ÖPNV kann zur Erreichung der Reduktionsziele im Unfallgeschehen beitragen, da die Unfallzahlen im Zusammenhang mit der Bus- und Bahnnutzung im Vergleich zu den anderen Verkehrsbeteiligungsarten gering sind. Hierzu ist es allerdings erforderlich, dass die Wege zu den Haltestellen und insbesondere auch die Überquerungssituationen im unmittelbaren Umfeld von Haltestellen nach den technischen Regelwerken sicher gestaltet sind.

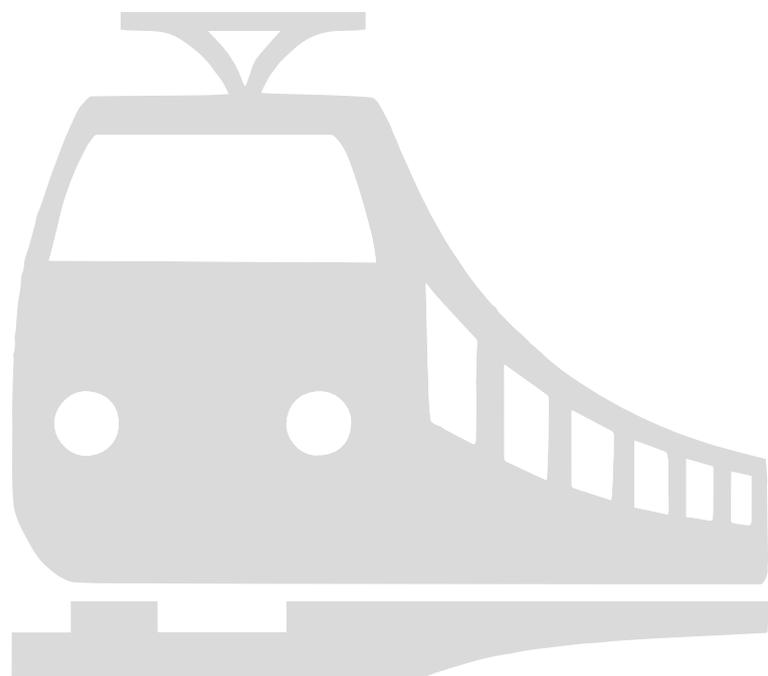
Allerdings: Für den Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel reichen diese Argumente allein nicht aus. Die Gründe für den Umstieg müssen nah an den Bedürfnissen der

zu einem Verkehrsverhalten ab, bei dem Radverkehr und Nahmobilität, Individualverkehr sowie Angebote der geteilten Mobilität mit klassischen Angeboten des ÖPNV kombiniert genutzt werden. Der modernisierte ÖPNV ist dabei das Rückgrat digitalisierter und vernetzter Mobilität und damit Basis für möglichst nahtlose intermodale Reiseketten. Es sind moderne Mobility-as-a-Service-Ansätze gefragt, die sprichwörtlich nicht am Bahnhof enden, sondern die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ermöglichen und so eine nahtlose Tür-zu-Tür-Mobilität sicherstellen. Dazu ist ein möglichst hoher verkehrsträgerübergreifender Digitalisierungsgrad entlang der Service-Kette Planen, Buchen und Bezahlen erforderlich, der nicht an Stadt-, Kreis-, Verbund- oder Verwaltungsgrenzen haltmacht. Flexible Bedienungsformen werden angesichts der zu erwartenden Bevölkerungsrückgänge in der Fläche eine zunehmende Rolle spielen – auch deshalb, weil der ÖPNV dadurch immer stärker im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Versorgungsanspruch stehen wird.



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 und zuverlässiges Angebot ist also die Voraussetzung für eine verstärkte ÖPNV-Nachfrage. Zusätzlich spielt hier das subjektive Sicherheitsgefühl und die objektive Sicherheit eine wichtige Rolle bei der Entscheidung für den ÖPNV.

Angesichts sich wandelnder Bedürfnisse - insbesondere bei jüngeren Kundinnen und Kunden zeichnet sich der Trend



## Handlungsrahmen

Ein definiertes, qualifiziertes ÖPNV-Netz, das auf dem Schienenpersonennahverkehr, dem straßengebundenen ÖPNV (mit Bus, Straßenbahn beziehungsweise Stadtbahn sowie U-Bahn) und dem (über-)regionalen (Schnell-)Busnetz basiert, garantiert die Erreichbarkeit zahlreicher Ziele für die Bürgerinnen und Bürger. In nachfrageschwachen Regionen und Zeiträumen sichern flexible Bedienungsformen (Bürgerbus, On Demand-Verkehre, Anruf-Bus, Anruf-Sammeltaxi und andere) die Mobilität; ein 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 ÖPNV wichtig. Auf sichere Überquerungshilfen an Haltestellen ist ein besonderes Augenmerk zu legen – und dies nicht nur innerorts, sondern auch an Haltestellen auf außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gemäß § 15 FaNaG. Werden diese neu geplant oder umgestaltet, bietet sich ein Sicherheitsaudit zur Feststellung etwaiger Sicherheitsdefizite an. Dies kann auch ein anlassbezogenes Bestandsaudit sein, beispielsweise im Rahmen von Schulwegsicherungsmaßnahmen, wenn die Haltestelle für den Schülerverkehr genutzt wird. Zudem sind an Haltestellen ausreichend dimensionierte, bedarfsgerechte Warteflächen notwendig und die Radverkehrsführung ist konfliktfrei entsprechend dem gültigen technischen Planungsregelwerk vorzusehen. So können Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern, wartenden Fahrgästen und Radfahrerinnen und Radfahrern vermieden werden.

Ein durchdachtes und breit unterstütztes Mobility-as-a-Service-Konzept (MaaS) stärkt den ÖPNV, indem er als



Rückgrat digitalisierter und vernetzter Mobilität mit neuen Mobilitätsangeboten verzahnt wird. Diese Verzahnung ermöglicht ein multi- und intermodales, nahtloses Mobilitätsangebot. In Nordrhein-Westfalen machen regionale Leuchtturmprojekte und landesweite systemische Projekte im Rahmen von MaaS NRW das Ziel nahtloser Mobilität und deren Planung, Buchung und Bezahlung aus einer Hand bereits heute erlebbar. Das Ziel dabei ist über einen bequemen und einfachen Prozess dem Anspruch „einfach buchen und einfach losfahren“ gerecht zu werden.

Telefonische oder internetbasierte Informationsmöglichkeiten (etwa über das landesweite Informationsportal [www.mobil.nrw](http://www.mobil.nrw)) und Buchungsmöglichkeiten (etwa über die [mobil.nrw](http://mobil.nrw) App) 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. Mit der Einführung des landesweit einheitlichen eTarifs („eezy NRW“) steht seit Dezember 2021 zusätzlich ein einfacher und fairer Tarif zur Verfügung (vgl. Kapitel 4.9).

Nach wie vor gilt aber auch: Die Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs sind 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. Die Verzahnung des ÖPNV mit neuen Mobilitätsangeboten im Rahmen von MaaS NRW stärkt dieses Nutzungsversprechen.

## Was wir tun:

- ➔ Wir wollen einen qualitativ hochwertigen, komfortablen und zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr. Deshalb definieren wir unter anderem ein im besonderen Landesinteresse liegendes Schienenpersonennahverkehrsnetz, das sowohl regional als auch überregional mobil macht, und bringen den Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf die Schiene.
- ➔ Wir unterstützen nachfrageschwache Regionen dabei, für ihr ÖPNV-Angebot neue Angebotsformen bzw. Mobilitätsdienste zu erarbeiten. Prämisse hat die Schaffung eines zuverlässigen wie bezahlbaren Angebotes. Hierzu gibt es für Mitgliedskommunen z. B. Beratungsangebote beim Zukunftsnetz Mobilität NRW.<sup>25</sup> Derzeit werden zudem Modellprojekte aus dem Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ umgesetzt, die als Beispiele für gute Ansätze in diesem Bereich herangezogen werden können.<sup>26</sup>
- ➔ Wir werden weiterhin Bürgerbusse fördern, die einen kleinen – aber wichtigen – Teil des ÖPNV sichern.
- ➔ Wir appellieren an die Träger der Straßenbaulast die Sicherheit an den Haltestellen kritisch zu prüfen und bei Bedarf Sicherheitsdefizite zu beseitigen. Zu nennen sind hier explizit sichere und geeignete Überquerungshilfen, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen und, sofern vorhanden, eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs. Dabei sind stets auch die Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- ➔ Wir begrüßen es, wenn sich Verkehrsverbünde mehr und mehr als Mobilitätsanbieter und Motoren für multimodale Mobilitätsangebote begreifen.
- ➔ Mit dem landesweiten Programm MaaS NRW wollen wir langfristig das Mobilitätsangebot in Nordrhein-Westfalen so fortentwickeln, dass es für die Menschen in Nordrhein-Westfalen flächendeckend nahtlos und nachhaltig wird. Ziel ist es, über die lückenlose Verzahnung aller Mobilitätsangebote in Nordrhein-Westfalen – auch die Angebote der Mobilitätspartner des ÖPNV – die Bedingungen dafür zu schaffen, dass Reisende in Nordrhein-Westfalen inter- und multimodal und gemäß ihren Bedürfnissen unterwegs sein können. Dabei soll das nahtlose Planen, Buchen und Bezahlen einer Reise möglich sein. Dazu werden wir die Entwicklungen bei der „Digitalen Mobilität“ im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen aktiv – beispielsweise im Rahmen der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen - unterstützen und auch Anbieter neuer Mobilität in den institutionalisierten Austausch und die Vernetzung integrieren, denn digitalisierte und vernetzte Mobilität ist eine Teamleistung. Wir unterstützen Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein komfortabler und barrierefreier Zugang zu Mobilitätsangeboten soll für die Reisenden überall und jederzeit bei gleichzeitiger Wahlfreiheit zwischen regionalen und überregionalen Angeboten verfügbar sein.
- ➔ Wir begrüßen die Durchführung von sogenannten Rollator-Tagen<sup>27</sup> z. B. im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität im September oder auch Rollator-Schulungen z. B. in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht.<sup>28</sup>

25 vgl. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/oeprv>

26 vgl. <https://www.mobil.nrw/verbinden/blog/mobil-sein-im-laendlichen-raum-auch-ohne-eigenes-auto.html>

27 Informationen und Materialien unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen/rollatortag>

28 Informationen z. B. unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/rollatortraining/>

## CARSHARING

### Situationsanalyse

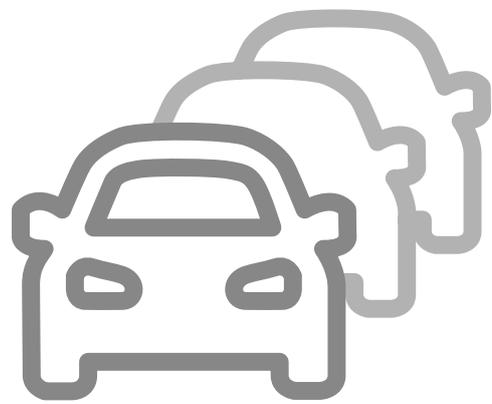
Als Carsharing wird die professionell organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge bezeichnet. Dabei ist zu unterscheiden zwischen klassischem stations- beziehungsweise stellplatzgebundenem Carsharing – bei dem Fahrzeuge an festen Mietstationen positioniert sind und dort ausgeliehen 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.

Die verkehrlichen Effekte des stationsgebundenen Carsharing gehen tendenziell in diese Richtung: Nutzerinnen und Nutzer dieses Angebotes schaffen ihr Privatfahrzeug z. T. ab oder verzichten auf die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs – im Durchschnitt werden vier bis acht Autos durch jedes Carsharing-Fahrzeug ersetzt. Damit geht eine intensivere Nutzung des Fahrrades und der Öffentlichen Verkehrsmittel einher – auch, weil die Inhaberinnen und Inhaber von Zeitkarten des ÖPNV mitunter auf besonders günstige Carsharing-Angebote zurückgreifen können. Somit unterstützt Carsharing die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und kann so mittelbar einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen – wenn ansonsten beispielsweise ein Großteil der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt wird und das Carsharing-Fahrzeug lediglich für z. B. größere Einkäufe genutzt wird.

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.

### Handlungsrahmen

Eine unter bedienerergonomischen Grundsätzen ausgewählte Fahrzeugausstattung (zum Beispiel mit Automatikgetriebe, Einparkhilfe oder fest installiertem Navigationssystem, in dem potenzielle Mietstationen und ÖPNV-Haltepunkte 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. 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 so-



gar soweit, dass die Inhaberinnen und Inhaber von Kombi-Paketen die Carsharing-, Bus-, Bahn- und Fahrrad-Angebote (gegebenenfalls sogar rabattiert) nutzen können.

Attraktivität bedeutet, 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.

### Was wir tun:

- ➔ Wir präferieren ein Carsharing, das sich als strategisch sichtbarer Partner des ÖPNV versteht.
- ➔ Wir unterstützen Kommunen und Verkehrsunternehmen aktiv bei der Verortung von Carsharing-Angeboten an Mobilstationen durch das Beratungsangebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW.
- ➔ Wir unterstützen Kommunen bei der Umsetzung von Carsharing-Angeboten durch Handreichungen und Fördermöglichkeiten. Das „Handbuch Mobilstationen NRW“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt viele hilfreiche Tipps zur Etablierung von Carsharing-Angeboten in Kommunen, zur Sicherung von Stellplätzen im öffentlichen Raum und zu betrieblichen Aspekten. Betriebe und öffentliche Arbeitgeber sind aufgefordert, bei der Abwicklung ihrer betrieblichen Verkehre auch die Potenziale des Carsharing zu berücksichtigen.

## ELEKTROMOBILITÄT (PKW)

### Situationsanalyse

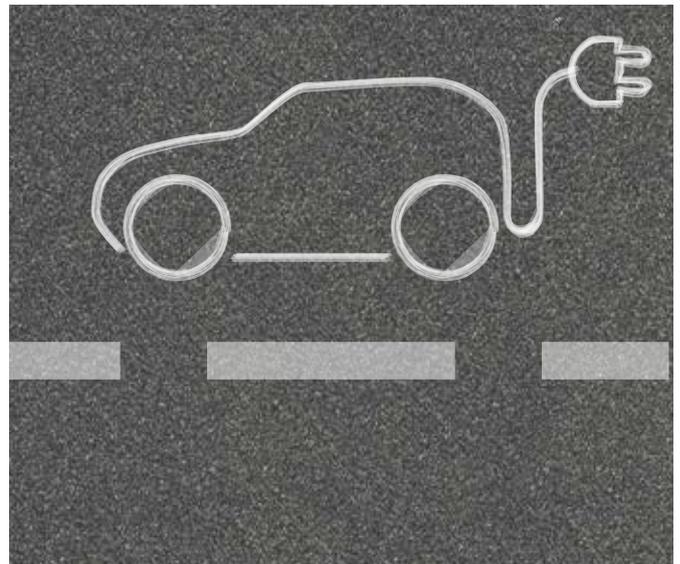
Elektromobilität steht häufig als Synonym für „Elektroautos“, obwohl elektrisch betriebene Züge, Straßenbahnen und U-Bahnen seit Jahrzehnten das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden. Auch verschiedene Arten von „Elektrorädern“<sup>29</sup> durchdringen mehr und mehr den Markt. Bezüglich der Verkehrssicherheit von Elektroautos ist zunächst zu konstatieren, dass sich deren Situation der Ver-



kehrssicherheit 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 über 10,4 Mio. zugelassenen Pkw über 90.000

batterieelektrische Pkw.<sup>30</sup> Rund 76.000 batterieelektrische Pkw wurden 2021 neu zugelassen, diese Entwicklung ist sehr dynamisch.<sup>31</sup>

Unter Verkehrssicherheitsaspekten sind das Bedienkonzept von Elektroautos (Stichwort: Energierückgewinnung durch Bremsrekuperation), sowie die Crash-Sicherheit von Elektroautos (Stichwort: Sicherheit für Insassen und Rettungskräfte trotz Hochvolt-Bordnetzen) besonders zu beachten. Die erschwerte akustische Wahrnehmbarkeit von Elektroautos (Stichwort: relative Geräuschlosigkeit bei niedriger Geschwindigkeit) hat die EU mit der Verordnung 540/2014, nach der neu zugelassene E-Fahrzeuge seit dem 1.7.2021 beim langsamen und Rückwärtsfahren ein akustisches Signal verbreiten müssen, behoben.



29 Gängige Form der E-Fahrräder sind Pedelecs (Pedal Electric Cycle). 1,95 Mio. verkaufte E-Bikes im Jahr 2020. Rund 39 % verkaufter Fahrräder mit Motorunterstützung. Statista 2021

30 vgl. <https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/bestand-kraftfahrzeugen-mit-amtlichem-kennzeichen-846>

31 vgl. <https://www.elektromobilitaet.nrw/unser-service/zahlen/>



### Handlungsrahmen

Dadurch, dass bei Elektrofahrzeugen der Motor als Generator arbeitet und beim Bremsen die Batterie lädt (die sogenannte Rekuperation), wirkt die sogenannte Motorbremse stärker. Nutzerinnen und Nutzer sollten aufgeklärt werden und vor allem eine Einweisung erhalten, denn die E-Autos beschleunigen teils unerwartet zügig und sind zudem kaum hörbar. Dies muss den Nutzerinnen und Nutzern bewusst sein. 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. 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 Brandbekämpfung zu gelangen (beispielsweise durch im Fahrzeug mitgeführte Rettungsdatenblätter bzw. -karten oder durch QR-Codes an einer definierten Stelle am Fahrzeug).

### Was wir tun:

- ➔ An die Kommunen richtet sich unser Aufruf, den Aufbau der Ladeinfrastruktur konzeptionell und planerisch zu begleiten.
- ➔ Wir unterstützen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit die Sensibilisierung der Nutzerinnen und Nutzer von Elektroautos über die spezifischen Anforderungen und fahrzeugspezifischen Besonderheiten.

## 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 bzw. 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, die Nutzung von Radverkehrsanlagen ist erlaubt beziehungsweise sie müssen genutzt werden und das Tragen eines Helms wird ausdrücklich empfohlen. 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 Kleinkraftfahrzeug, das heißt es besteht unter anderem eine Führerschein- (Führerscheinklasse AM), Helm- und Kennzeichenpflicht. Im Jahr 2022 betrug die Ver-

kaufszahl elektrisch unterstützter Fahrräder 2,2 Millionen. Rund 48 % aller verkauften Fahrräder waren E-Bikes. In den Corona-Jahren haben das Fahrrad und das Pedelec einen erheblichen Boom erlebt. Es ist in nächster Zeit nicht zu erwarten, dass dieser Boom abnimmt.

Die Entwicklung der Unfallzahlen im Segment der Pedelecs ist bedenklich. Im Jahr 2021 verunglückten in Nordrhein-Westfalen 4.758 Personen auf Pedelecs, das entspricht einem Zuwachs von rund 22 % zum Vorjahr. 32 Personen starben, das sind zwei mehr als im Jahr zuvor.



## 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 erheblich an Bedeutung. Hierbei gilt es auch die unter Umständen bestehenden Geschwindigkeitsunterschiede zwischen normalen Fahrrädern und Pedelecs zu beachten. Eine Radverkehrsinfrastruktur, die auch diese Anforderung berücksichtigt, muss dafür ausreichend Raum bieten – und auch prinzipiell so dimensioniert sein, dass sie in der Lage ist, alle Nutzerinnen und Nutzer aufzunehmen. Von Minimalplanungen ist auch deshalb abzugehen, 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.<sup>32</sup> 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, barrierefreie oder -arme Abstellanlagen angewiesen. Wenn Pedelecs ihre Zubringerfunktion zum ÖPNV ausspielen sollen, sind hochwertige und sichere Abstellanlagen in ausreichenden und zukunftsorientierten Kapazitäten auch an Haltestellen und vor allem an Bahnhöfen notwendig.

32 vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2012). Sicherheitstechnische Aspekte schneller Pedelecs. Unfallforschung kompakt Nr. 30. Berlin.

33 [https://www.kea-bw.de/fileadmin/user\\_upload/handbuch\\_mobilstationen\\_2\\_auflage1.pdf](https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/handbuch_mobilstationen_2_auflage1.pdf)

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

## Was wir tun:

- Pedelecs sind ein Baustein eines intermodalen Verkehrsangebotes. Wir setzen uns daher aktiv dafür ein, Pedelecs als Zubringer zum ÖPNV nutzen – und so dessen Einzugsbereich zu vergrößern. Dies kann z. B. durch die verstärkte Berücksichtigung an Mobilstationen und Bahnhöfen in Form von sicheren Abstellanlagen erfolgen, die standardmäßig mit geplant werden. Hier enthält z. B. das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen des Zukunftsnetz Mobilität NRW entsprechende Hinweise.<sup>33</sup>
- Wir empfehlen den Kommunen die Anwendung der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), um Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, die den Ansprüchen aller Nutzerinnen und Nutzern genügen. Für landesseitig geförderte Radverkehrsanlagen ist die Anwendung der ERA verpflichtend.
- An die Kommunen richtet sich unser Appell, sichere Fahrrad- und Pedelec-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten beziehungsweise zu gestatten.
- Wir begrüßen einen Ausbau flächendeckender Schulungsangebote für Pedelec-Fahrerinnen und Pedelec-Fahrer. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet hier bereits in Kooperation mit den Verkehrswachen ein Trainingsprogramm für interessierte Mitgliedskommunen an.

## E-TRETROLLER (SOGENANNT E-SCOOTER)

### Situationsanalyse

E-Tretroller (sog. E-Scooter) sind mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) seit dem Jahr 2019 auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen zunehmend unterwegs. Die E-Scooter werden mit einer Nenndauerleistung von bis zu 500 Watt elektrisch angetrieben und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zugelassen. E-Scooter müssen (wie Mofas) über eine Haftpflichtversicherung und eine entsprechende Kennzeichnung verfügen. Personen ab 14 Jahren dürfen E-Scooter ohne besondere Fahrerlaubnis führen. Es gibt keine Pflicht zum Tragen von besonderen Schutzausrüstungen. Mit E-Scootern sind vorhandene Fahrradwege, Schutzstreifen oder - bei fehlenden Radverkehrsanlagen - Fahrbahnen oder Seitenstreifen zu nutzen. Das Fahren auf Gehwegen ist verboten, aber vielfach zu beobachten. Für E-Scooter Fahrerinnen und E-Scooter Fahrer gelten die Promillegrenzen für Kraftfahrzeuge. Ein absolutes Alkoholverbot besteht für Fahranfänger unter 21 Jahren oder aber in der Probezeit.

In vielen größeren Kommunen sind die E-Scooter insbesondere durch die verschiedenen Angebote der Verleiher wahrnehmbar. In zahlreichen Kommunen werden Diskussionen über die Unfallentwicklung und auch über die Konflikte mit den Abstellmöglichkeiten geführt.

Da die Nutzung der E-Scooter noch nicht flächendeckend in Nordrhein-Westfalen hochverbreitet ist und eher wenige Erfahrungswerte zur Unfallentwicklung in Deutschland existieren, sind belastbare Prognosen noch schwierig. Dennoch sollten wir das Handlungsfeld im Auge behalten. Die Risiken mit der Nutzung von E-Scootern sind fahrzeugspezifisch (durch die relativ instabile Fahrlage z. B. beim Abbiegen oder die kleinen Reifen) und nutzerspezifisch (durch den Spaßfaktor) nicht zu unterschätzen.



Im Jahr 2021 wurden in Nordrhein-Westfalen 1.107 Unfälle mit Personenschäden, bei denen ein E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeug mit Lenk- /Haltestange, das der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entspricht) beteiligt war, registriert. Das sind fast dreimal so viele wie im Jahr zuvor. Dabei wurden 167 E-Scooter-Nutzerinnen und E-Scooter-nutzer schwer und 806 leicht verletzt. Nach einer Auswertung des Innenministeriums Nordrhein-Westfalen war bei Elektrokleinstfahrzeug-Nutzerinnen und Elektrokleinstfahrzeug-Nutzern als Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden die häufigste Ursache eine Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit durch Alkohol. Als weitere, häufig vorkommende Ursachen können die Nutzung falscher Straßenteile oder eine erhöhte/nicht angepasste Geschwindigkeit genannt werden.

Eine Studie der Universitätsklinik Essen hat zudem ergeben, dass die Dunkelziffer der E-Scooter-Unfälle sehr hoch ist. Rund 75 % der in der Studie analysierten Unfälle wurden nicht bei der Polizei registriert. Zudem geschehen die meisten Unfälle unter Alkoholeinfluss an den Wochenenden oder an Feiertagen.<sup>34</sup>

### Handlungsrahmen

Noch bilden die E-Scooter-Unfälle insgesamt einen geringen Anteil. Bezogen auf die geringe Verbreitung der Fahrzeuge in Kombination mit der bislang geringen Fahrleistung entwickelt sich dennoch ein relevantes Handlungsfeld für Prävention auf unterschiedlichen Ebenen. In den Kommunen können Regelungen zum Umgang mit Verleihsystemen und zum gewünschten Umgang zum Abstellen von E-Scootern entwickelt werden. Kommunen können zudem Flächen zum geordneten Abstellen von E-Scootern planen und umsetzen. Dies kann z. B. durch Umwidmung von Pkw-Stellplätzen erfolgen.

Auffällig ist, dass die Unfalllage bislang durch männliche Personen zwischen 25 und 45 Jahren geprägt ist. In vielen Fällen ist Alkoholkonsum eine relevante Unfallursache. Vielen E-Scooter-Fahrerinnen und E-Scooter-Fahrern ist nicht ausreichend bekannt, dass die Kfz-Promille-Grenzen gelten, vielen sind die typischen fahrzeugspezifischen Gefahren nicht ausreichend bewusst und in der Regel verfügen viele der Nutzerinnen und Nutzer über keine große Fahrpraxis.

34 vgl. Meyer, Heinz-Lothar; Kauther, Max Daniel; Polan, Christina et al. (2022): E-Scooter-, E-Bike- und Fahrradverletzungen im gleichen Zeitraum – eine prospektive Vergleichsstudie eines Level-1-Traumazentrums. Verfügbar unter: <https://link.springer.com/article/10.1007/s00113-021-01136-x>

Der Rahmen des Handelns liegt hier insbesondere bei der Aufklärung, bei der Überwachung und auch beim frühzeitigen Einüben und Erlernen der typischen Besonderheiten bei der Nutzung von E-Scootern. Darüber hinaus besteht der Handlungsrahmen in möglichen Vereinbarungen, die die Kommunen mit den Verleihern von E-Scootern treffen.

### Was wir tun:

- ➔ Wir werden die Entwicklung der Unfälle mit E-Scootern genau im Auge behalten und daraus gezielte Präventionsansätze entwickeln und umzusetzen.
- ➔ Wir unterstützen die Kommunen dabei, Vereinbarungen mit den Verleihern von E-Scootern zu entwickeln und fördern den interkommunalen Austausch.
- ➔ Wir werden die Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager in Nordrhein-Westfalen in dem Themenfeld weiterhin schulen.
- ➔ Wir werden E-Scooter-Nutzerinnen und E-Scooter-Nutzer insbesondere hinsichtlich Alkoholfahrten und Fahrten unter anderen berauschenden Mitteln verstärkt aufklären, aber auch überwachen.
- ➔ Wir werden ordnungswidriges Verhalten von E-Scooter-Nutzerinnen und E-Scooter-Nutzern konsequent ahnden und die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über die besonderen Risiken aufklären. Wir werden für das Tragen von Helmen bei der Nutzung von E-Scootern werben.
- ➔ Wir setzen uns mit weiteren Kooperationspartnern dafür ein, dass Schulungen und Übungen zum Umgang mit E-Scootern angeboten werden. Dies kann bereits in den Schulen beginnen oder auch im betrieblichen Kontext eingebunden sein.

## 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, der Organisation von Arbeit, 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 (z. B. Standortdaten von Leihgeräten oder die Belegung von Fahrradboxen). Das Smartphone (und dessen MobilitätsApp) wird zum persönlichen Reisebegleiter. Die aufgerufenen Angebote sind mittlerweile untereinander so abgestimmt, dass sich mit ihnen Wege und Wegeketten – auch unter Einbeziehung verschiedener Verkehrsmittel – prinzipiell zurücklegen lassen.

Mit der im Dezember 2019 gestarteten mobil.nrw-App wurde erstmalig ein landesweit einheitliches, elektronisches, verbundübergreifendes Ticketing umgesetzt. Neben den klassischen Verbundtarifen und dem NRW Tarif enthält die App seit Dezember 2021 auch den landesweiten eTarif („eazy NRW“), sodass Fahrgäste mit der fairen Abrechnung nach Luftlinienkilometern einen einfachen Zugang zum ÖPNV erhalten – einfach Ein- und Auschecken – die Preisberechnung erfolgt auf Basis des aktuellen Standortes automatisch im Hintergrund. 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 eine App gebucht werden können – im Idealfall sollte ein einziges Ticket auch dann genügen, wenn verschiedene Verkehrsmittel während eines Weges genutzt werden.

### Handlungsrahmen

In einem Gesamtsystem Verkehr, in dem die Verkehrsmittelwahl situations- und wegezweckangepasst getroffen wird, sollten Insellösungen im Sinne eines besseren, sicheren und sauberen Mobilitätsangebots vermieden werden. Langfristiges Ziel ist es daher, über MaaS NRW einen gebündelten Datenzugangspunkt in Nordrhein-Westfalen bereitzustellen, über den Mobilitätsdienstleistungen anbieterneutral gebündelt sind. Über vernetzte Hintergrundsysteme sollen Wegeanfragen nicht nur dahingehend beantwortet werden, dass sie anbieterunabhängig mehrere Verkehrsmittel in einem inter- und multimodalen Mobilitätsangebot kombi-



nieren - sondern es stellt durch die gebündelte Vernetzung der Angebote ebenso sicher, dass diese auch direkt (mit einem Klick oder ähnlichem) gebucht werden können. Die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, z. B. über die Beteiligungsplattform von IT.NRW<sup>35</sup>, kann helfen, die Anwenderfreundlichkeit realisierter Lösungen zu überprüfen. Dies kann beispielsweise im Rahmen von Umfragen, die über diese Plattform organisiert werden können, erfolgen. Zu erproben wären ebenfalls Abrechnungsmodelle, bei denen man sich nicht im Vorhinein festlegen muss, sondern sich während der Reise noch spontan anders entscheiden kann und erst nach der Reise eine Gesamtrechnung entsprechend der genutzten Verkehrsmittel bekommt.

35 <https://beteiligung.nrw.de/portal/hauptportal/startseite>

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW und dessen Koordinierungsstellen bieten Städten, Kreisen und Gemeinden das Angebot, Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung zu Mobilitätsmanagern auszubilden und für den „Change-Prozess“ fit zu machen. Mobilität ganzheitlich zu betrachten und dauerhaft in der gesamten Verwaltung zu verankern: Das ist die Basis für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft den Kommunen diesen Change-Prozess in ihrer Verwaltung im Zusammenspiel mit der Kommunalpolitik erfolgreich anzustoßen und umzusetzen – von der strategischen Planung über die Kommunikation bis hin zum Prozessmanagement.

Kommunale Mobilitätskonzepte stellen das zentrale strategische Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements dar. Wie ein Masterplan für das Thema Mobilität verbindet es die konkreten Lösungsansätze aus Infrastruktur, Baurecht, Planungsrecht, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Es gewährleistet auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein ziel führendes Vorgehen. Je klarer die Vorgabe, desto effizienter die Ausarbeitung.

Auch das landesseitige Angebot, das betriebliche Mobili-



tätsmanagement in Unternehmen zu etablieren, setzt darauf, möglichst zahlreiche Akteurinnen und Akteure zu beteiligen. Dazu haben wir als zentrale Anlaufstelle für Unternehmen ein Netzwerkbüro „Betriebliche Mobilität – BeMo“ bei der IHK zu Dortmund, Unna, Hamm eingerichtet. Mit der AGFS steht Expertise zu den Themen „Nahmobilität“ und „Städte als Lebens- und Bewegungsraum“ weiterhin bereit.

## Was wir tun:

- Mit dem landesweiten Programm MaaS NRW verfolgen wir das Ziel, einen gebündelten Datenzugangspunkt in Nordrhein-Westfalen bereitzustellen, der durch die Vernetzung von Hintergrundsystemen eine nahtlose Planung, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsangeboten in Nordrhein-Westfalen ermöglicht.
- Im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive und in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Digitalisierung werden wir weitergehend die Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen unterstützen Buchungs-, Informations- und Zahlungsmöglichkeiten digital bereitzustellen und so den ÖPNV attraktiver zu machen.
- Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Erarbeitung von nachhaltigen kommunalen Mobilitätskonzepten im Rahmen des Programms zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM). Als Hilfestellung stehen das Handbuch „Kommunale Mobilitätskonzepte“ und weitere Unterstützungsangebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW zur Verfügung.

➤ Das vom Land geförderte Netzwerkbüro „Betriebliche Mobilität“ bei der IHK zu Dortmund, Unna, Hamm ist Ansprechpartner für Unternehmen, die die Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besser und nachhaltiger organisieren wollen.

# VERKEHRSSICHERHEIT ÜBERWACHEN





## VERKEHRSSICHERHEIT ÜBERWACHEN

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

Kontrollen fördern die Regelbeachtung, dienen der Unfallprävention und führen so zu mehr Verkehrssicherheit. Sie richten sich unter anderem gegen überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, gegen sichtbehinderndes und allgemein behinderndes Parken auf Gehwegen oder auf Radwegen. 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 zum einen die Kenntnis der Regeln aber zum anderen auch deren Akzeptanz zentral. Gerade bei denjenigen, denen es daran mangelt, können Kontrollen die Regelbeachtung fördern. Die Unfallstatistik illustriert, dass schwere Unfälle überall,

aber insbesondere im Straßennetz mit zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h passieren. Daher werden Kontrollen auch zukünftig nicht nur an Unfallschwerpunkten und sogenannten schutzwürdigen Bereichen (beispielsweise Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheimen) stattfinden, sondern auch in der Fläche.

## POLIZEILICHE VERKEHRSÜBERWACHUNG

### Situationsanalyse

Weil die „Spielregeln im Verkehr“ selbstredend für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gelten, richtet sich die Verkehrsüberwachung auch an alle am Verkehr teilnehmenden Personen.

Zur polizeilichen Verkehrsüberwachung gehören alle polizeilichen Aktivitäten im Verkehrsraum, die der Gefahrenabwehr sowie der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten dienen: So werden beispielsweise zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit 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. Diese Kontrollen reduzieren zugleich Umweltbeeinträchtigungen.



Ein Thema, das in diesem Zusammenhang von Bedeutung ist und in den letzten Jahren leider auch an Bedeutung gewonnen hat, sind Kraftfahrzeugrennen. Die sogenannte Raserzene stellt ein zunehmendes Problem dar. Im Jahr 2022 wurden 2.025 Rennen durch die Polizei verfolgt.<sup>36</sup> Die Polizei geht bereits sehr intensiv gegen Kraftfahrzeugrennen vor. Da nicht genehmigte Kraftfahrzeugrennen mittlerweile strafbar sind, besteht hier sogar die Möglichkeit des Einzugs von Kraftfahrzeugen. Weiterhin prüft die Polizei in diesem Zusammenhang das Einhalten von Verkehrs- und Verhaltensregeln oder auch, ob eine Person zum Führen von Fahrzeugen berechtigt ist und geeignet erscheint.

<sup>36</sup> <https://polizei.nrw./null-toleranz-bei-verbotenen-kraftfahrzeugrennen-im-strassenverkehr>

### 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, um die Akzeptanz von Verkehrsüberwachung sicherstellen beziehungsweise erhöhen werden. 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. Zur Gewährleistung einer hohen Entdeckungswahrscheinlichkeit sind polizeiliche Kontrollen zur Überprüfung der Verkehrstüchtigkeit in Bezug auf z. B. Alkohol oder andere Drogen (mit oder 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. Darüber hinaus können bei Verkehrskontrollen mit Anhalten Verstöße gegen technische Vorschriften (technische Veränderungen bzw. Manipulationen) festgestellt werden, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Besonders risikoreiches Verhalten – wie zum Beispiel aggressives Fahren, rücksichtsloses Rasen und Überholen, Drängeln auf der Autobahn oder verbotene Kraftfahrzeugrennen – stehen auch zukünftig im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Diese ist nicht zuletzt auch deshalb von Interesse, weil eine intensive Überwachungstätigkeit das allgemeine Entdeckungsrisiko für Straftäterinnen und Straftäter erhöht und kriminelle Handlungsspielräume reduziert – denn auch Kriminelle nutzen den Verkehrsraum. Darüber hinaus werden wir auch in Zukunft die Möglichkeiten moderner Verkehrsüberwachungstechnik nutzen beziehungsweise für den Einsatz in Nordrhein-Westfalen prüfen.



Eine gute Möglichkeit, in den Innenstädten Präsenz zu zeigen, sind auch die sogenannten Fahrradstreifen bzw. Fahrradstaffeln der Polizei. Damit ist ein flexibler Einsatz auch an Orten möglich, die mit dem Streifenwagen nicht zu erreichen sind. So können beispielsweise Verkehrsverstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern gezielt geahndet werden, aber auch Aufklärungsarbeit sowohl bei Radfahrerinnen und Radfahrern als auch bei Fußgängerinnen und Fußgängern geleistet werden.

Verkehrsüberwachung muss auch dort stattfinden, wo besonders schwere Personenschäden oder hohe Sachschäden drohen. Da Verkehrsunfälle im Bereich des gewerb-

lichen Personen- und Güterverkehrs mitunter besonders schwer ausfallen, wird die Polizei – in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) und den Arbeitsschutzdezernaten der Bezirksregierungen – diese Fahrzeuge auch weiterhin verstärkt kontrollieren. Hier sind vor allem die Einhaltung der Sozialvorschriften sowie die Ladungssicherung von Interesse.

## Was wir tun:

- Wir werden verstärkt gegen grob verkehrswidriges Verhalten (unter anderem „Raser“, „Drängler“ und verbotene Kraftfahrzeugrennen) vorgehen. Es werden regelmäßig directionsübergreifende und mit den benachbarten Ländern abgestimmte Kontrollmaßnahmen zur Bekämpfung von verbotenen Kraftfahrzeugrennen durchgeführt. Die Möglichkeiten präventiv wirksamer Aktivitäten werden intensiv geprüft.
- Wir werden für mehr Sicherheit für besonders gefährdete (z. B. Kinder, Seniorinnen und Senioren) sowie ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sorgen und unsere Aktionen auf diesem Gebiet verstärken.
- Wir werden gewerblichen Personen- und Güterverkehr weiterhin gezielt kontrollieren, insbesondere bezüglich der Ladungssicherung, Ausrüstungsvorschriften, Überladung und technische Mängel an den Fahrzeugen sowie der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.
- Wir werden die vermehrte Nutzung von Fahrrädern/Pedelecs im Streifendienst und bei Fahrradstaffeln der Polizei fördern.

## KOMMUNALE VERKEHRSÜBERWACHUNG



### Situationsanalyse

Die kommunale Verkehrsüberwachung leistet mit ihrer Überwachung des ruhenden wie des fließenden Verkehrs einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit: So erfordert eine effiziente Parkraumbewirtschaftung gezielte Überwachungsmaßnahmen. Die Überwachung von Bewohnerparkbereichen und Behindertenparkplätzen hält diese für den vorgesehenen und berechtigten Personenkreis nutzbar. Auch das Freihalten von Feuerwehrezufahrten und Rettungswegen, Engstellen sowie die Durchsetzung von Haltverboten haben unmittelbaren Bezug zur Verkehrssicherheit, da Staus und Behinderungen – und daraus resultierende mögliche Gefährdungen – vermieden werden. 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 („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 Geschwindigkeitsbeschrän-

kung 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.

Mit der Einführung der Elektrokleinstfahrzeuge sind in vielen Kommunen Probleme im Zusammenhang mit behindernd oder gar gefährdend abgestellten E-Scootern entstanden. In vielen Kommunen entwickelt sich eine erweiterte Kultur „Fahrzeuge“ zu teilen. Mit dieser Sharing-Entwicklung steigen auch die Nutzungsansprüche, vielfach werden hier unerlaubt die Gehwege mitbenutzt, was zusätzliche Nutzungseinschränkungen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Gefährdungen auch für Mobilitätseingeschränkte oder Rad fahrende Kinder verursachen kann.

### Handlungsrahmen

Um den größtmöglichen Nutzen für die Verkehrssicherheit zu erzielen, werden polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung vor Ort aufeinander abgestimmt – ohne kommunale Verkehrsüberwachung ist die Gewährleistung von Verkehrssicherheit erheblich eingeschränkt. 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 nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wesentlich.



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 beschilderte verkehrsberuhigte Bereiche) oder im Kreuzungsbereich oder unmittelbar vor Fußgängerüberwegen abgestellte Fahrzeuge – all dies sind Verstöße, die den Fuß- und Radverkehr unnötig gefährden und eine verstärkte Ahndung erfordern. Das gilt auch deshalb, weil eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Verkehr gegenseitige Wahrnehmung und Interaktion voraussetzt. Mindestens Sichtkontakt muss möglich sein. Das ist allerdings durch unzulässig zugedachte beziehungsweise zugestellte Flächen häufig unmöglich.

Auch zukünftig werden sich die polizeiliche Überwachungstätigkeit und kommunale Verkehrsüberwachung im Sinne der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ergänzen.



### Was wir tun:

- ➔ Wir empfehlen den Kommunen, durch Geschwindigkeitsüberwachungen an Gefahrenstellen das Unfallrisiko weiter zu senken.
- ➔ Wir begrüßen das Engagement der Städte und Gemeinden, im Rahmen ihrer Verkehrsüberwachung für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs Sorge zu tragen und unzulässiges Gehweg- und Radwegparken und (sichtbehinderndes) Parken in Kreuzungsbereichen zu unterbinden. Parallel werden wir erneut die Öffentlichkeit für dieses Thema sensibilisieren.



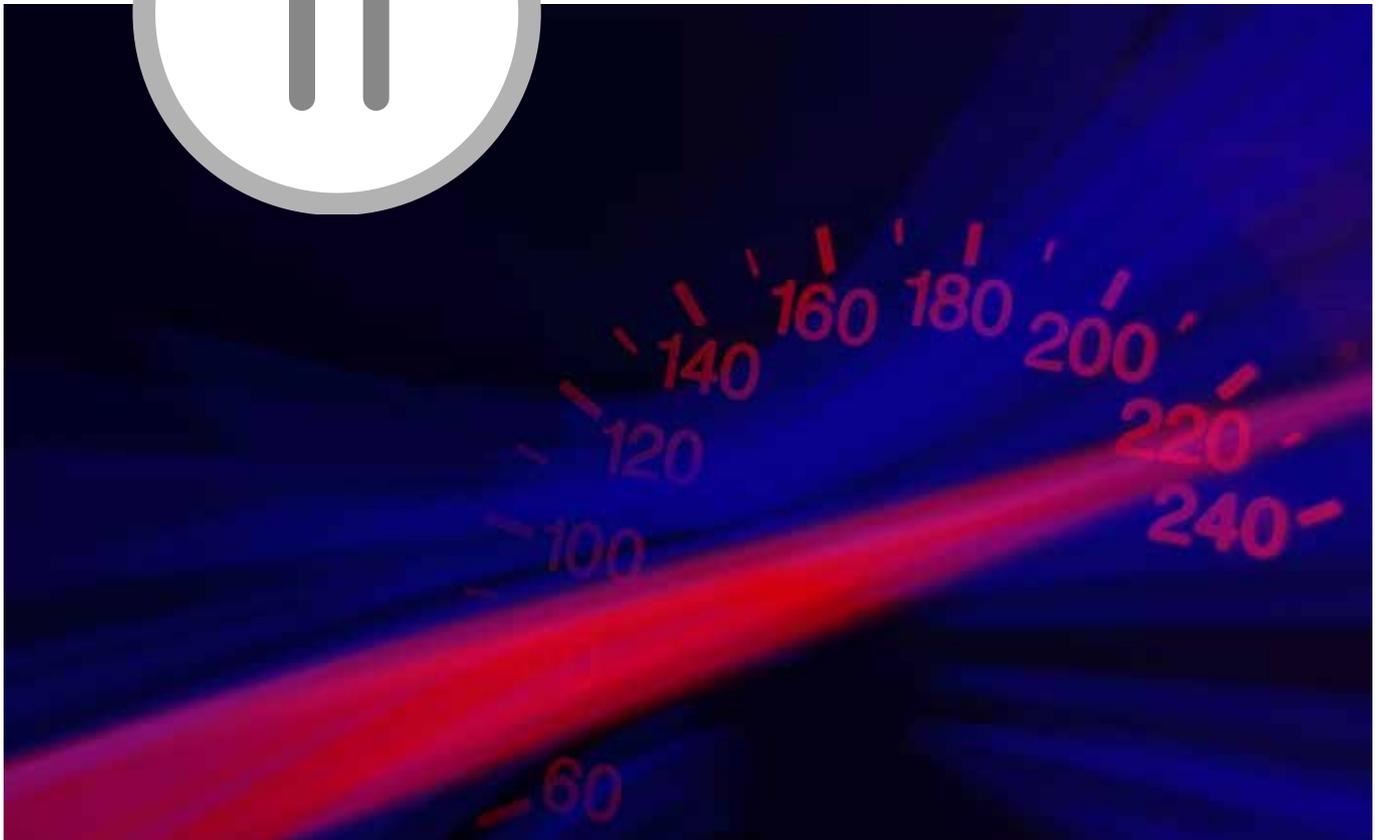
## GESCHWINDIGKEIT

### Situationsanalyse

Die Überschreitung der erlaubten oder der Situation nicht angepassten, zu hohen Geschwindigkeit ist nach wie vor die häufigste Ursache für Verkehrsunfälle und schwere Unfallfolgen: In rund jedem dritten schweren Unfall mit tödlich verunglückten Personen war überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit unfallursächlich. 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 im Sinne einer angepassten Geschwindigkeit“ rechtzeitig reduziert worden wäre. Vor allem Landstraßen bergen hohe Unfallrisiken, da hier erhöhte Geschwindigkeiten, Gegenverkehr und Überholmanöver zusammenkommen und unterschiedlich schnelle Verkehrsteilnehmergruppen aufeinandertreffen.

Richtig ist auch, dass überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeiten innerorts das Risiko von schweren Unfallfolgen insbesondere für verletzbare Personengruppen erhöht. Mit steigendem Radverkehrsanteil in den Kommunen sind daher vermehrt Konfliktsituationen zu erwarten. Deshalb liegt ein Schwerpunkt der Verkehrsüberwachung im Bereich der Hauptunfallursache Geschwindigkeit – auch, weil Geschwindigkeit immer einen entscheidenden Einfluss auf die Unfallschwere hat.

Abseits von Hauptverkehrsstraßen können Tempo 30-Zonen schon heute problemlos und ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO angeordnet werden. Zudem ist es auf allen innerörtlichen Straßen möglich, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h im Nahbereich sozialer Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Seniorenheime etc.) anzuordnen. Durch diese Regelungen haben die nordrhein-westfälischen Kommunen Tempo 30 insbesondere in Wohngebieten und in Kernbereichen bereits großflächig angeordnet.





### Handlungsrahmen

Mit Schwerpunkteinsätzen begegnen Polizei und Kommunen gemeinsam der Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“. Schwerpunkteinsätze – etwa solche, die sich ausschließlich an Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer richten – sind zielführend, um die Unfallursache überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit auch bei speziellen Zielgruppen anzugehen.

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.

### Was wir tun:

- Wir werden weiterhin durch stete mobile Überwachung sowie im Rahmen von Schwerpunkteinsätzen die Hauptunfallursache „zu schnelles Fahren“ bekämpfen und gegen Geschwindigkeitsübertretungen konsequent vorgehen.
- 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.
- Die Straßenverkehrsbehörden sind aufgerufen, ihre Handlungsmöglichkeiten für angemessene Geschwindigkeiten im Rahmen der Straßenverkehrs-Ordnung konsequent auszuschöpfen, wo dies möglich und sinnvoll ist.

## ALKOHOL, DROGEN, MEDIKAMENTE

### Situationsanalyse

Die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle ist in den letzten Jahren zurückgegangen – dies lässt den Schluss zu, dass immer weniger Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Bei rund 1,6 % der polizeilich registrierten Unfälle stand eine am Unfall beteiligte Person unter dem Einfluss berauschender Mittel. In rund 4,9 % der Unfälle mit Personenschaden war Alkoholeinfluss eine Unfallursache.

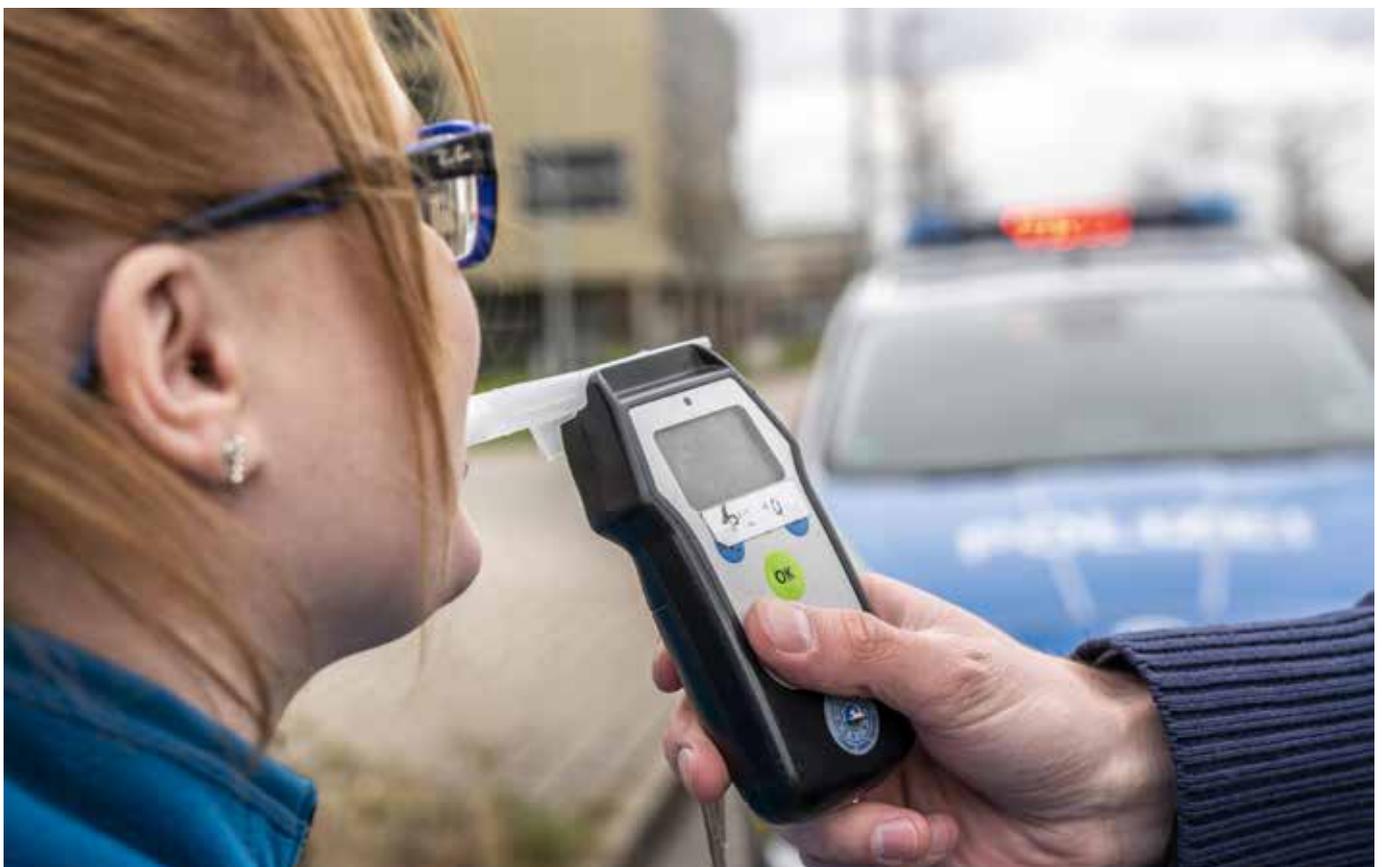
In Zahlen ausgedrückt ereigneten sich 2020 jedoch immer noch 6.469 Unfälle in Nordrhein-Westfalen, die auf die Hauptunfallursache Alkohol zurückzuführen waren. Dabei wurden 26 Personen getötet, 810 Personen schwer und 1.995 Personen leicht verletzt.

Berauschende Mittel wie Drogen oder Rauschgift spielen durchschnittlich bei rund 16 % der Unfälle mit Personenschaden eine Rolle. 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.

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 leistungsbegrenzende 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.<sup>37</sup> 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.

<sup>37</sup> 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.



## 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 hochhalten 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 das 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.

Ein ähnliches Vorgehen erscheint auch für den Problembeereich „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. 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 (Ärzte- und 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.<sup>38</sup>

38 <https://www.dvr.de/medikamente>



## Was wir tun:

- ➔ Wir werden Alkohol- und Drogenkontrollen weiterhin konsequent durchführen und gegebenenfalls intensivieren und die Entwicklung des Cannabiskonsums und der Teilnahme im Straßenverkehr unter dessen Wirkung im Auge behalten.
- ➔ Wir setzen uns langfristig für eine rechtliche Regelung ein, die bei Verkehrsunfällen Alkohol- und Drogenvortests obligatorisch macht.
- ➔ Wir setzen uns für die Einführung einer beweis-sicheren Atemalkoholprobe im Bereich der Verkehrsstraftaten ein.
- ➔ Zur Prävention von Unfällen alkoholisierter Radfahrerinnen und Radfahrer setzen wir uns für die Schaffung eines neuen Ordnungswidrigkeitentatbestandes ein, der eine Promillegrenze von 1,1 ‰ für Radfahrerinnen und Radfahrer vorsieht. Wir unterstützen entsprechende Forderungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2015 und der Deutschen Verkehrswacht.
- ➔ Wir werden über die Gefahren des Fahrens unter Drogeneinfluss informieren – etwa dadurch, dass wir über die hohe Individualität von Drogenwirkungen und deren Abbaueiten aufklären.
- ➔ Wir begrüßen die Einführung eines Informationssystems für Ärzte- und Apothekerschaft sowie für Patientinnen und Patienten, das über mögliche Auswirkungen von Medikamenten (und von Medikamenten-Wechselwirkungen) auf die Fahreignung informiert.



## 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 könnte etwa jeder zehnte Unfall im Zusammenhang mit Ablenkung stehen. Für Nordrhein-Westfalen wären also rund 60.000 Unfälle durch Ablenkung verursacht oder mitbegünstigt.<sup>39</sup> Diese Ablenkung kann ungewollt durch unvorhergesehene, nicht verkehrsbezogene Ereignisse erfolgen – meist jedoch geschieht sie durch „straßenverkehrsfremde“ Handlungen, die vermeidbar gewesen wären.

Häufige Ablenkungen in Fahrzeugen sind die Nutzung von Kommunikations- und Informationstechnologien während der Fahrt (Navigationsgerät, Mobiltelefon 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 nutzen 47 % der Befragten ihr Mobiltelefon während der Fahrt (verschiedene Nutzungsformen zusammengefasst), lesen 18 % Textnachrichten am Steuer und schreiben 10 % Textnachrichten während der Fahrt.<sup>40</sup> 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.

Für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer sind unter anderem der Ohr- oder Kopfhörer ein Unfallrisiko – weil z. B. Musik das Gehör „belegt“ und somit Aufmerksamkeit beansprucht, so dass herannahende Fahrzeuge oft nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Gerade wenn Fahrzeuge – nicht zuletzt auch Straßen- oder Stadtbahnen – kreuzen oder queren, kann dies zu gefährlichen Situationen führen.

### 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 verdeutlichen, welche schweren Konsequenzen ein Unfall in der Regel hat. Im Idealfall sind in derartige Maßnahmen auch betriebliche Verkehrssicherheitsaktionen integriert.

Pkw entwickeln sich immer mehr zu einem Knoten im mobilen Internet; insbesondere mit der tiefergehenden Integra-

<sup>39</sup> vgl. Kubitzki, J.; Fastenmeier, W. (2016). Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern. Unterföhring: Allianz AG.

<sup>40</sup> vgl. Kubitzki, J.; Fastenmeier, W. (2016). Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern. Unterföhring: Allianz AG.



tion von Smartphones (und deren Funktionen) ins Auto. Aus den damit ins Auto kommenden Fahrerassistenz- und Fahrzeioptimierungssystemen (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.

In vielen Fahrzeugen besteht die Möglichkeit Mobiltelefone mit der Fahrzeugelektronik zu koppeln oder derartige Systeme im Fahrzeug nachzurüsten. So kann mit geringerem Risiko über Freisprecheinrichtungen kommuniziert werden.

### Was wir tun:

- ➔ 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 im Straßenverkehr resultieren (E-Mails schreiben, in sozialen Netzwerken kommunizieren etc.).
- ➔ Wir werden weiterhin intensiv gegen die verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten am Steuer vorgehen und Verstöße entsprechend sanktionieren.
- ➔ Wir werden bei Unfällen mit Personenschaden oder Verkehrsstraftaten auch künftig das Mobiltelefon (Smartphone) zum Zwecke der Unfalluntersuchung sicherstellen, wenn der Verdacht besteht, dass es beim Unfall eine Rolle gespielt haben könnte.
- ➔ Wir appellieren verfügbare Kommunikationssysteme in Fahrzeugen zu nutzen, die über Sprache gesteuert werden können.

## 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.

Ein besonderes Problem in den Kommunen ist im Zusammenhang mit Regelakzeptanz das Thema regelwidriges Parken und Halten auf Gehwegen oder auch das Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen sowie in Kreuzungsbereichen. So werden Gehwege teils unbrauchbar und auf Radverkehrsanlagen werden gefährliche Situationen bei notwendigen Ausweichvorgängen verursacht. 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 Überquerungsstellen. Nicht selten sind diese Verhaltensweisen eingeübt, da vielerorts Überquerungsstellen Defizite aufweisen oder ganz fehlen.

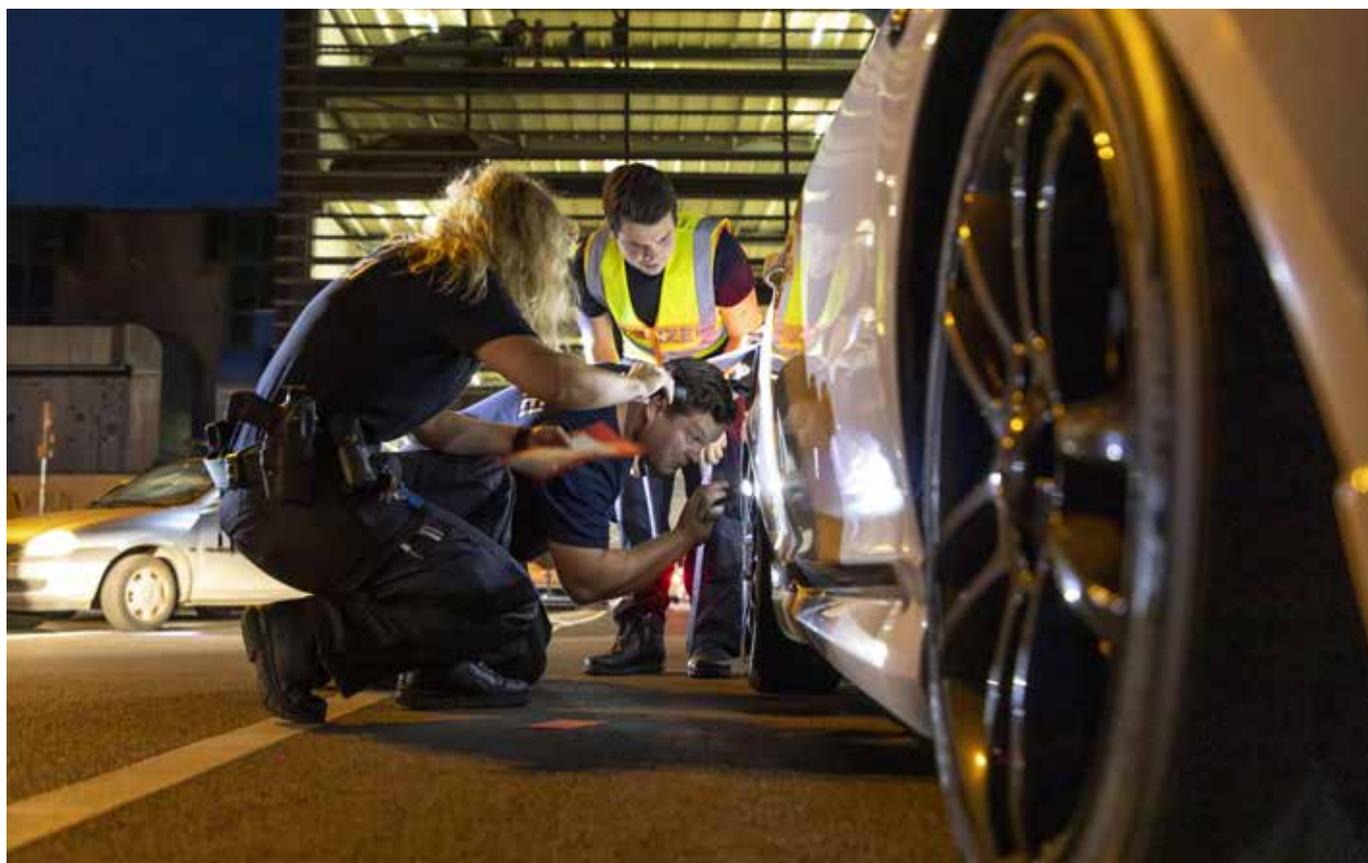
Regeln bieten den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern Unterstützung, weil sie das Verhalten der

Einzelnen kalkulierbar machen. Das ist vor allem deshalb wichtig, weil Verkehrssituationen meist durch das Handeln mehrerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer geprägt sind.

### Handlungsrahmen

Tempolimits können auf breiten Straßen mit einer Straßengestaltung, die schnelles Fahren nahelegt, eher missachtet werden als auf Straßen mit z. B. verkehrsberuhigenden Maßnahmen. 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.

Eine weitere Verbesserung der Regelakzeptanz lässt sich erreichen, wenn überdies rückgemeldet wird, wie die Mehrheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer agiert. Deshalb ist es sinnvoll auch zu kommunizieren, dass sich die Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer regelgerecht verhält. Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von Verkehrsverstößen beeinflusst das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Sinne einer Regelbeachtung. Das verkehrsdidaktische Gespräch





### Was wir tun:

bei polizeilichen Anhaltekontrollen ist dabei gut geeignet, den Sinn der Verkehrsregeln zu unterstreichen. Wo Appelle an die Eigenverantwortung und das Urteilsvermögen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht mehr greifen, müssen Verkehrsregeln und deren Überwachung einsetzen.

Mit der Einführung der Elektrokleinstfahrzeuge entwickelt sich regional im Bereich der „Mikromobilität“ ein neues Handlungsfeld für die polizeiliche Überwachung von Regelverstößen, hier oftmals in Kombination mit Alkoholkonsum.

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

- Wir werden Aktionen durchführen, die thematisieren, dass Verkehrsregeln für alle Verkehrsteilnehmerinnen und verkehrsteilnehmer gelten.
- 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.
- Wir werden verstärkt die Einhaltung von Regeln bei E-Scootern überwachen.

# VERKEHRSSICHERHEIT BAUEN



selbsterklärende  
**Falschfahrten**  
Motorradverkehrsaufkommen  
Unfallhäufungsstellen  
Fußwege  
**Infrastruktursicherheitsmanagement**  
Radverkehrsanlagen  
Tunnelsicherheit  
Autobahnen  
hohes  
fehlerverzeihende

Brücken  
bauen

Straßen

Verkehrssicherheit



## VERKEHRSSICHERHEIT BAUEN

Sichere Straßen benötigen unabhängige Sicherheitsüberprüfungen (Audits), um Sicherheitsdefizite bei Neu-, Um-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen identifizieren und den Straßenbestand auf etwaige Mängel überprüfen zu können. Einen weiteren Bestandteil im Gesamtkonzept „sichere Straße“ bilden Untersuchungen von Unfallhäufungsstellen und weiteren unfallauffälligen Bereichen ebenso wie Maßnahmen, die speziell auf die Sicherheit von Motorradstrecken abheben. Maßnahmen, die die Tunnelsicherheit 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 selbsterklärend ist. Das bedeutet, dass sich das geforderte Verkehrsverhalten direkt aus der Straßengestaltung ablesen lässt – die „selbsterklärende Straße“.

Ein besonderer Fokus sollte hier auf sichere Geh- und Radwege gelegt werden – denn für einen sicheren Verkehr sind diese in besonderem Maße aufgrund der Betroffenheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern erforderlich.

## INFRASTRUKTURSICHERHEITSMANAGEMENT (SICHERHEITSAUDIT)

### Situationsanalyse

Sicherheitsaudits sind bereits seit Jahren ein wichtiges Instrument, um Sicherheitsdefizite von Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen einer Straße bereits in der Planungsphase zu identifizieren. Der Vorteil eines Sicherheitsaudits besteht nicht zuletzt darin, dass es den konkreten Einzelfall auf eventuelle Gefahrenquellen untersucht und mithilfe, diese zu beseitigen. Hierzu liegen seit 2019 die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)“ vor, die u. a. die Durchführung von Sicherheitsaudits und deren Dokumentation regeln. Die RSAS sind der Nachfolger der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)“ aus dem Jahr 2002. Neben dem Sicherheitsaudit in den verschiedenen Planungsphasen bis hin zur Verkehrsfreigabe enthalten die RSAS auch das (anlassbezogene) Sicherheitsaudit im Bestand.

Im Rahmen eines Sicherheitsaudits erfolgt eine unabhängige Prüfung aller Planungsunterlagen durch die Auditorin beziehungsweise den Auditor. Potenzielle Defizite werden in einem Auditbericht fixiert.<sup>41</sup> Werden Hinweise aus dem Auditbericht im Rahmen der weiteren Planung nicht berücksichtigt, sollte dies in einer Stellungnahme begründet werden.

Das FaNaG sieht vor, dass bei größeren Neu- oder Ausbaumaßnahmen an Straßen in der Baulast des Landes grundsätzlich Sicherheitsaudits durchgeführt werden sollen. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen führt jährlich zahlreiche Audits in der Vorplanung, dem Vorentwurf, dem Ausführungsentwurf sowie vor und nach der Verkehrsfreigabe durch; beim Landesbetrieb sind derzeit ca. 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Auditorinnen und Auditoren ausgebildet. Bereits mit der EU-Richtlinie 2008/96/EG vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur wurde ein erster Schritt getan, in den Mitgliedstaaten 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.<sup>42</sup>

Mit Inkrafttreten der EU-Richtlinie 2019/1936 wird die Richtlinie aus dem Jahr 2008 geändert. Dadurch wird eine



<sup>41</sup> 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.

<sup>42</sup> vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.



regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung für Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit großräumiger Verbindungsfunktionsstufe verbindlich eingeführt. Eine Möglichkeit dieser Sicherheitsüberprüfung besteht nach dieser neuen Richtlinie in der Durchführung von Sicherheitsaudits im Bestand. Das Land hat festgelegt, dass Sicherheitsüberprüfungen und Bestandsaudits auch für die Landesstraßen durchgeführt werden. Derartige Sicherheitsüberprüfungen sind auch für andere Straßennetze bis in die Kommunen empfehlenswert.

### Handlungsrahmen

Ein in die Jahre gekommenes Straßenverkehrsnetz macht im Hinblick auf die Verkehrssicherheit verstärkte Anstrengungen auch im Bestand erforderlich; regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen des in Betrieb befindlichen Straßennetzes sind sinnvoll notwendig – nicht zuletzt unter präventiven Gesichtspunkten. Damit ist das sogenannte Bestandsaudit angesprochen, mit dem bestehende Straßen bezüglich ihrer Verkehrssicherheit analysiert werden können. Die Größe des vorhandenen Straßenverkehrsnetzes lässt allerdings nur eine anlassbezogene Durchführung von Bestandsaudits zu. Sinnvolle Anlässe wären z. B. Erkenntnisse aus einer netzweiten Sicherheitsanalyse, strukturelle Veränderungen im Straßennetz oder geplante Bau- und Erhaltungsmaßnahmen.

Die anlassbezogene Durchführung des Sicherheitsaudits im Bestand lässt eine räumliche Eingrenzung des jeweiligen Straßenabschnittes und/oder Knotenpunktes zu, sodass eine ganzheitliche Betrachtung aus Sicht aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer insbesondere auch

unter Berücksichtigung der Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer erfolgen kann. Unter diesem Aspekt können Besonderheiten wie zum Beispiel Schulwege oder die verkehrssichere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer analysiert werden.

Die Durchführung eines Sicherheitsaudits im Bestand ist eine weitere Ergänzung zu den bereits etablierten Verfahren der Verkehrsschauen und der Streckenwartung zur Umsetzung der allgemein anerkannten Regeln der Technik, der „selbsterklärenden Straße“ und der Identifizierung von Sicherheitsdefiziten der vorhandenen Infrastruktur.

Bei Bedarf/konkretem Anlass empfiehlt sich eine grundsätzliche Ausweitung der Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung auf Straßen der weiteren Verbindungsfunktionsstufen. So sind Sicherheitsaudits ebenfalls bei Bedarf bereits jetzt Voraussetzung einer Förderung. Dies gibt das FaNaG vor.

Insbesondere auch im Zusammenhang mit der Führung des Rad- und Fußverkehrs außerhalb des Straßennetzes in der Zuständigkeit des Landes oder Bundes können mit einem Sicherheitsaudit Verkehrssicherheitsprobleme aufgedeckt und wirksam beseitigt werden, wenn die Planungen entsprechend angepasst werden. Daher sind Sicherheitsaudits hier explizit zur Umsetzung empfohlen. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Qualitätssicherung und Förderung eines sicheren Rad- und Fußverkehrs.

## Was wir tun:

- ➔ Bei größeren Neu- oder Ausbaumaßnahmen an Straßen in der Baulast des Landes sollen grundsätzlich Sicherheitsaudits durchgeführt werden. Dies ist im FaNaG so festgeschrieben.
- ➔ Bei relevanten Erneuerungs- und Erhaltungsmaßnahmen sollen an Straßen in der Baulast des Landes im Vorfeld Bestandsaudits durchgeführt werden, um etwaige Sicherheitsdefizite mit der Erneuerung nicht wieder „auf die Straße zu bringen“. Hierzu wurde bereits ein Pilotprojekt im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen initiiert.
- ➔ Wir wünschen uns, dass die Kommunen bzw. die Träger der Straßenbaulast bei allen relevanten Neu-, Aus- und Umbauprojekten, auch abseits des hochrangigen Straßennetzes, Sicherheitsaudits in den Planungsphasen durchführen. Dies gilt im Besonderen, wenn die Belange des Rad- und Fußverkehrs in besonderem Maße mit der Planung tangiert werden. Hinsichtlich Straßen und Radwegen im klassifizierten Netz sind Sicherheitsaudits bei Bedarf Voraussetzung einer Förderung.
- ➔ Wir begrüßen es darüber hinaus sehr, wenn möglichst viele – auch „kleinere“ – Planungsmaßnahmen auditiert werden. Denn häufig sind hier im besonderen Maße die Belange des Rad- und Fußverkehrs und der Barrierefreiheit betroffen und es können mit verhältnismäßig kleinem Aufwand (im Vergleich zum Planungsaufwand und den Umsetzungskosten) präventiv große Wirkungen für die Verkehrssicherheit erzielt werden.
- ➔ Wir bitten die Kommunen, das neue Instrument der anlassbezogenen Bestandsauditierung vermehrt in die örtliche Verkehrssicherheitsarbeit einfließen zu lassen, und setzen dies für die Landes- und Bundesstraßen um. Dieses Instrument bietet eine sehr gute Möglichkeit, proaktiv tätig zu werden, um Sicherheitsdefizite in der Infrastruktur zu beseitigen, bevor es vermehrt zu Unfällen kommt. Anlässe in diesem Zusammenhang können beispielsweise Ergebnisse einer netzweiten Sicherheitsanalyse oder auch die Verbesserung der Schulwegsicherheit sein.
- ➔ Wir wollen die Aus- und kontinuierliche Fortbildung von Sicherheitsauditorinnen und Sicherheitsauditoren weiter vorantreiben.





## UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

### Situationsanalyse

An sogenannten Unfallhäufungsstellen passieren besonders viele Verkehrsunfälle desselben Musters. Die Bewertung unfallträchtiger Straßenbereiche als Unfallhäufungsstelle erfolgt anhand des Gemeinsamen Runderlasses (Gem. RdErl.) zu den „Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen“ des Ministeriums des Innern und des Ministeriums für Verkehr.<sup>43</sup> Um noch erfolgversprechender vor allem auf schwere Verkehrsunfälle reagieren zu können, wurde der Handlungsrahmen der Unfallkommissionen in Nordrhein-Westfalen erweitert. Im Rahmen von Sonderuntersuchungen, die auf das spezifische Unfallgeschehen mit in der Regel schwersten Unfallfolgen abgestimmt sind, werden Unfälle mit Anprall an Bäumen, Unfälle im Bereich von Kurven und Unfälle mit Motorradfahrenden ergänzend beleuchtet und wie Unfallhäufungsstellen und -linien behandelt. Ein darüber hinaus erweitertes Controlling der Unfallkommissionen gewährleistet eine zielgerichtete und zeitnahe Arbeit.

<sup>43</sup> Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen. Gem. RdErl. des Ministeriums des Innern (414-61.05.04) und des Ministeriums für Verkehr (III B 3 58.91.16) vom 10. Juni 2021.

Systematische und detaillierte Unfallanalysen der Unfallkommission 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 definierten Streckenabschnitt kann von einem Sicherheitsdefizit 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 Verringerung des Unfallgeschehens.

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 verpflichtet, für eine schnellstmögliche Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen innerhalb der gemeinsam festgelegten Fristen Sorge zu tragen. In Vorher-Nachher-Vergleichen der Unfallentwicklung lässt sich ablesen, ob die realisierten Maßnahmen erfolgreich waren.

## 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 wird in Nordrhein-Westfalen die Fortbildung zur „Auswertung von Straßenverkehrsunfällen/Aufgaben der Unfallkommission“ regelmäßig durch das dafür verantwortliche Dozententeam weiterentwickelt. 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 fortlaufend auf für die Unfallsachbearbeitung relevanten Anforderungen zugeschnitten.



## Was wir tun:

- 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 Nordrhein-Westfalen 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 Aus- und Fortbildung ihrer Mitglieder verbessern, da spezifische Fachkenntnisse die Voraussetzung einer erfolgreichen Unfallkommissionsarbeit darstellen.
- 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.
- Die Arbeit der Unfallkommissionen, Verkehrsschauen, Sicherheitsanalysen und Sicherheitsaudits helfen, den Verkehrsraum sicherer zu gestalten. Wir wollen diese Instrumente stärken und fortentwickeln.

## ÖRTLICHE (PROAKTIVE) VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

### Situationsanalyse

Nahezu jede Straße ist von Unfällen betroffen. Nicht alle Straßen entwickeln im Laufe ihrer Betriebszeit Unfallhäufungsstellen. Im Gegenteil, die Mehrheit der Unfälle findet nicht an Unfallhäufungsstellen statt. Daher gilt: Reduktionsziele im Unfallgeschehen zu erreichen wird immer schwieriger und die alleinige Fokussierung auf die Bearbeitung von klassischen Unfallhäufungen wird nicht ausreichend, um ans Ziel zu kommen. Wir müssen die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit deutlich stärken und fördern.

### Handlungsrahmen

Daher befürworten wir im Rahmen bestehender bundesverwaltungsrechtlich abgesicherter Möglichkeiten geeignete Eingriffe der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden<sup>44</sup>. Sie können Maßnahmen zur Verkehrssicherheit anordnen, wenn sie dies im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens für sinnvoll und notwendig erachten und nach ihrer Einschätzung eine konkrete Gefahrenlage vorliegt; einer Unfallhäufung bedarf es dafür nicht zwingend. Die Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen erfordert eine stärkere Wirkung auch in der Fläche. Daher werden wir die Erarbeitung von kommunalen Verkehrssicherheitsstrategien und -konzepten im Rahmen der Entwicklung von Mobilitätskonzepten unterstützen.

Über die Arbeit der Unfallkommissionen hinaus soll auch im Sinne einer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit der Handlungsrahmen bei der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit von Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizeibehörde ausgeschöpft werden. Dabei sollen konkrete Gefahrenlagen frühzeitig erkannt – und wo immer möglich – gegengesteuert werden. Die Eingriffsschwelle kann hier niedriger als sonst üblich sein (Einer Unfallhäufung bedarf es nicht, die Gefahrenlage/Defizitlage muss hinreichend plausibel sein). Die Maßnahmen sollen angemessen sein, oftmals sind kostengünstige Interventionen hilfreich und möglich.

Eine konkrete Gefahrenlage macht sich nicht erst durch ein nachgewiesenes Unfallgeschehen bemerkbar, sondern kann schon dann gegeben sein, wenn sicherheitsrelevante Abweichungen von den technischen Planungsregelwerken gegeben sind, die die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls

überdurchschnittlich erhöhen können. Daher ist es geboten, dass die Verantwortlichen für die örtliche Verkehrssicherheitsarbeit das Straßennetz und das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer regelmäßig beobachten und daraus die erforderlichen Schlüsse zu deren Schutz ziehen. Diese Aufgabe ist ein wesentlicher Bestandteil der proaktiven Verkehrssicherheitsarbeit, die es ermöglichen soll, auch unterhalb der Schwellenwerte der Unfallkommissionsarbeit unsere Straßen sicherer zu machen und auch die Entwicklung von Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien zu bremsen.

### Was wir tun:

- ➔ Kommunen können auch unterhalb der Schwelle der Grenzwerte der Unfallkommissionsarbeit aktiv werden und können dies im Rahmen einer kommunalen Strategie tun. Wir fördern und beraten die Kommunen im Rahmen bestehender Förderstrukturen.
- ➔ Wir werden diese Option der gezielten Prävention auf Fachebene in den bestehenden Arbeitsstrukturen mit den Bezirksregierungen und Kommunen besprechen und konkrete Erlasse entwickeln. Diese werden nur zur Unterstützung der Kommunen dienen, nicht aber die Kommunen belastende Standards setzen.
- ➔ Wenn eine konkrete Gefahrenlage hinreichend plausibel und zu erwarten ist, z. B. wenn in der Infrastruktur maßgebliche, sicherheitsrelevante Abweichungen von den technischen Regelwerken gegeben sind, sollten Kommunen auch präventiv aktiv werden. Hierzu muss die örtliche Situation analysiert werden, z. B. im Rahmen eines Bestandsaudits, um dann angemessene Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten und umsetzen zu können.
- ➔ Es ist zu empfehlen, dabei einen Fokus auf das Unfallgeschehen im Rad- und Fußverkehr zu legen, da hier eine Erhöhung der Unfallzahlen zu erwarten ist.

<sup>44</sup> In dem betreffenden Urteil wird Folgendes dargelegt: „Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären (Änderung der Rechtsprechung aus dem Urteil vom 5. April 2001 - BVerwG 3 C 23.00 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41). Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.“ (Urteil vom 23.09.2010 - BVerwG 3 C 37.09. Verfügbar unter: <https://www.bverwg.de/230910U3C37.09.0>)

## 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 Motorradfahrer 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 Aufstellmöglichkeiten 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 hatte Nordrhein-Westfalen als erstes Bundesland das (in 2007 erstmals veröffentlichte) Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken eingeführt. Dieses wurde mittlerweile aktualisiert und ist im Jahr 2021 als Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende (MVMot 2021)<sup>45</sup> erschienen. Es dient dazu, im Motorradunfallgeschehen auffällige Strecken zu identifizieren und gilt insbesondere für unfallauffällige Bereiche von Motorradstrecken im Zuge bestehender Landstraßen; es kann aber auch für unfallauffällige Bereiche im Zuge anderer Straßen angewendet werden. Es enthält zahlreiche Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Infrastruktur (nicht nur) auf Motorradstrecken. Eine Übersicht geeigneter Maßnahmen enthält zudem der internetbasierte Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (MaKaU).<sup>46</sup>

Um das gezielte Auffinden von unfallauffälligen Motorradstrecken zu forcieren, thematisiert der Runderlass zu den



Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2021 explizit Sonderuntersuchungen in diesem Bereich. Neben Sonderuntersuchungen in Bezug auf Baum- und Kurvenunfälle werden gemäß Erlass auch Sonderuntersuchungen nach dem MVMot durchgeführt und dies unabhängig davon, ob das entsprechende Unfallgeschehen in seiner Anzahl die üblichen Grenzwerte (angegeben im MVMot) einer Unfallhäufungsstelle oder -linie erreicht oder nicht.

<sup>45</sup> vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2021). Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende (MVMot). Köln: FGSV Verlag.

<sup>46</sup> <https://Makau.bast.de>



## Was wir tun:

Das MVMot hält je nach vorherrschendem Unfalltyp ein umfassendes Maßnahmenrepertoire vor. Es weist zum Beispiel darauf hin, dass auf der Strecke die optische Führung durch eine durchgezogene Mittelmarkierung in Kurven verbessert wird. 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.

Einem möglichst hindernisarmen Seitenraum kommt im MVMot ein besonderer Schwerpunkt zu. Daher plädiert das Merkblatt unter anderem dafür, den Straßenseitenraum am Kurvenaußenrand zu entschärfen. Unterfahrschutze in Kurven mit hoher Abkommenswahrscheinlichkeit schützen Zweiradfahrerinnen und Zweiradfahrer davor, unter der Schutzplanke durchzurutschen beziehungsweise gegen einen der Stützpfeiler zu prallen. Weiterhin sollten die Verkehrszeichen bzw. Richtungstafeln in Kunststoff ausgebildet sein.

Einmal mehr gilt, dass sich Effekte der Verkehrssicherheit nur dann abbilden lassen werden, wenn auf eine optimierungsgerechte Infrastruktur nicht mit höheren Fahrgeschwindigkeiten reagiert wird. Daher sind nach wie vor Verkehrsüberwachungsmaßnahmen notwendig; die gegebenenfalls saisonal oder regional beschränkt sein können.

- Wir forcieren Sonderuntersuchungen in der Unfallkommission zu Motorradunfällen – und dies unabhängig von der Einhaltung der Grenzwerte von Unfallhäufungsstellen und -linien. Gemäß Erlass zu den Aufgaben von Unfallkommissionen in Nordrhein-Westfalen werden die Analysen auf Basis des Merkblattes zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende durchgeführt und Verbesserungsmaßnahmen empfohlen, sofern die Örtlichkeit noch nicht im Rahmen einer Unfallhäufungsstelle oder -linie bearbeitet wurde.
- Wir wollen zu einem fehlerverzeihenden Seitenraum beitragen. Dazu zählt etwa die Abschirmung von Bäumen durch entsprechend geeignete Schutzeinrichtungen. Das Anbringen eines Unterfahrschutzes zur proaktiven Verbesserung der Motorradfahrersicherheit sollte beim (Ersatz-)Neubau von Schutzplanken in Kurven von Bundes- und Landesstraßen zur Standardausstattung werden. Die Nachrüstung an Strecken mit hohem Motorradverkehrsaufkommen sollte intensiviert werden.
- Wir setzen uns dafür ein, dass Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen verstärkt auch unter dem Blickwinkel der speziellen Erfordernisse von Motorradfahrenden durchgeführt werden.
- Die Kommunen rufen wir dazu auf, Motorradstrecken mit dem im Merkblatt aufgezeigten Maßnahmenpektrum auf Optimierungspotenziale zu prüfen.

## FEHLERVERZEIHENDE UND SELBSTERKLÄRENDE STRASSE

### Situationsanalyse

Gestaltung und Zustand der verkehrlichen Infrastruktur beeinflussen direkt die Verkehrssicherheit. Im Idealfall ist die Infrastruktur selbsterklärend, so dass deren Nutzerinnen und Nutzer sich intuitiv so verhalten, wie es für den Straßenraum vorgesehen ist. 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. 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 Fahrzeugkontrolle gegeben ist und schützen Insassen und Fahrzeug weitgehend vor dem Zusammenprall mit anderen Fahrzeugen oder gefährlichen Objekten im Straßenraum. Das Konzept der „fehlerverzeihenden Straße“ kann gleichermaßen auf außerörtliche wie

auf innerörtliche Straßen angewendet werden.

Neben einer fehlerverzeihenden Infrastruktur kommt auch der selbsterklärenden Straßengestaltung im Zusammenhang mit dem Ziel der Reduktion des Unfallgeschehens hin zur „Vision Zero“ eine große Bedeutung zu. Bei einer „selbsterklärenden Straße“ entspricht die Straßengestaltung der Erwartung ihrer Nutzerinnen und Nutzer. Gefahrenstellen sind als solche erkennbar, unangenehme „Überraschungen“ bleiben aus. Im Idealfall führt die Straßengestaltung automatisch zum gewünschten Verhalten – weil eindeutig erkennbar ist, welches (Fahr-)Verhalten verlangt wird. Dies kann auch als sogenannte „Einheit von Bau und Betrieb“ bezeichnet werden. „Selbsterklärende Straßen“ benötigen daher auch weniger Verkehrszeichen – ein Grund dafür, dass die Verarbeitung der konkreten (Verkehrs-)Situation einfacher wird.

### Handlungsrahmen

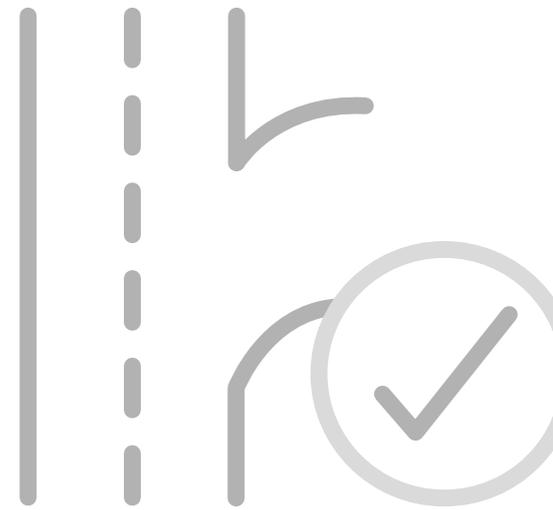
Profilierte Randmarkierungen, die die Fahrbahngrenzen auch akustisch spürbar machen, oder Schutzplanken, die Hindernisse am Fahrbahnrand abschirmen, sind Beispiele für einen fehlerverzeihenden Seitenraum. Separate Aufstellflächen für Linksabbieger oder eigene Abbiegestreifen für Rechtsabbieger reduzieren 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. Auch Furtmarkierungen bzw. rot eingefärbte Radfahrerfurten an Kreuzungen und Einmündungen können die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrerinnen und Kfz-Fahrer auf querenden Radverkehr lenken. Haltlinien, Verkehrszeichen oder eine Einengung des Straßenraumes machen Wartepflichten erkennbar. Hierbei ist im Rahmen von regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen zu prüfen, ob die Markierungen noch erkennbar und Schilder beispielsweise nicht zugewachsen oder veraltet und dadurch nicht mehr (rechtzeitig) erkennbar sind. 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 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 tun:

- ➔ Wir wollen durch eine konsequente Anwendung der aktuellen technischen Planungsregelwerke sowohl im Innerorts- als auch im Außerortsbereich und sowohl bei Neu- als auch bei Um- und Ausbaumaßnahmen inkl. Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen eine Standardisierung der Straßengestaltung erreichen. Eine Wiedererkennbarkeit in der Gestaltung und ein Erscheinungsbild, welches der Nutzerin und dem Nutzer eindeutig aufzeigt, wie sie/er sich zu verhalten hat, trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
- ➔ Im Sinne der selbsterklärenden Straße fordern wir, dass Straßen gleicher Funktion, Verkehrszusammensetzung und Geschwindigkeitsbegrenzung ähnlich aussehen. So entsprechen sie der Erwartung der Nutzerinnen und Nutzer und rufen im besten Fall das gewollte Verhalten hervor. Straßen unterschiedlicher Funktion sollen unterscheidbar sein.
- ➔ Um das Ziel einer standardisierten Straßenraumgestaltung nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße auch flächendeckend erreichen zu können, soll auch der Bestand, wann immer möglich auf Mängel im Hinblick auf die fehlende Einheit von Bau und Betrieb hin überprüft (z. B. im Rahmen von Bestandsaudits) sowie Verbesserungsmaßnahmen empfohlen und umgesetzt werden. Das kann z. B. im Rahmen der Schulwegesicherung, bei Bestehen einer konkreten Gefahrenlage oder festgestelltem Unfallgeschehen auch unterhalb der Schwelle einer Unfallhäufung geschehen.
- ➔ Wir empfehlen eine für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbare Führung von Radfahrerinnen und Radfahrern und Fußgängerinnen und Fußgängern an Kreuzungen, Einmündungen und sonstigen Überquerungsstellen. Dies kann z. B. durch eine Markierung der Furt und ggf. zusätzliche Roteinfärbung erfolgen. Konkrete Umsetzungsempfehlungen können dem technischen Regelwerk entnommen werden. Der Kfz-Verkehr muss zuverlässig – auch bei schlechten Sichtverhältnissen – erkennen, aus welchen Richtungen er mit Fuß- und Radverkehr zu rechnen hat.
- ➔ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unter Beachtung des Prinzips einer selbsterklärenden Straße müssen nicht immer mit einem grundlegenden Straßenumbau einhergehen. Wir bitten die Kommunen, hier „kreativ“ zu werden; mögliche kostengünstige Maßnahmen können beispielsweise eine Neuordnung des Parkens oder auch das Herstellen von Einengungen und Verschwenkungen durch Pflanzkübel, Elemente der Stadtmöblierung oder auch Fahrradparkanlagen sein.
- ➔ 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, wo notwendig, optimieren.

## FUSSWEGE UND QUERUNGSTELLEN



### Situationsanalyse

Wer zu Fuß unterwegs ist, kennt die Schwachstellen im Fußwegenetz: Da werden Bürgersteige durch Parkscheinautomaten, Schildermasten, Abfallbehälter oder Werbeaufsteller im wahrsten Sinne des Wortes zugestellt, oder der Bürgersteig wird als legitime Parkmöglichkeit angesehen. Darüber hinaus machen fehlende oder ungeeignete Überquerungsstellen 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. Auch unzureichende Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen – verursacht durch parkende Fahrzeuge – sind ein häufiges Problem.

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

Die Unfallzahlen für das Jahr 2020 illustrieren, dass Fußgängerinnen und Fußgänger fast 10 % der im Straßenverkehr Verletzten und 17 % 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 Unfall mitverursachend gelten können.

### Handlungsrahmen

Der Anteil des Fußverkehrs in Innenstädten soll deutlich erhöht werden. Dessen Basis ist ein attraktives und sicheres Fußwegenetz mit zentralen Fußverkehrsachsen, die von eigenständig geführten über straßenbegleitende Gehwegen bis hin zu verkehrsberuhigten Straßen reicht.<sup>47</sup>

Das neue FaNaG setzt genau hier an und hat sich zum Ziel gesetzt, neben Radfahrerinnen und Radfahrern auch dem Fußverkehr eine sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und die Nahmobilitätsinfrastruktur zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Dies gilt für alle Um- und Neubaumaßnahmen, aber auch im Bestand kann eine besondere Gefahrenlage eine Begutachtung und verkehrssichere Umgestaltung der Infrastruktur erforderlich machen.

Eine sichere und attraktive 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. Das FaNaG gibt in diesem Zusammenhang vor, dass bei Neu-, Um- und Ausbau von Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen der Rad- und Fußverkehr grundsätzlich getrennt geführt werden soll. Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte eine Mitbenutzung des Gehwegs durch Radfahrerinnen und Radfahrer nur in Ausnahmefällen vorgesehen werden. Im Idealfall wird die Eigenständigkeit des Fußverkehrsraums zudem so gesichert, dass unerwünschte Fremdnutzungen (z. B. das regelwidrige Gehwegparken) weitestgehend unterbleiben. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit und die Nutzung von Gehwegen mit Rollstühlen, Rollatoren oder auch Kinderwagen und Rad fahrenden Kindern auf dem Gehweg besonders wichtig. Gehwegparken schränkt diese Nutzergruppen häufig stark ein und zwingt sie nicht selten auf die Straße.

<sup>47</sup> Der Wanderroutenplaner NRW (<https://www.wanderroutenplaner.nrw.de>) bietet eine Navigationshilfe für den Fußverkehr in Alltag und Freizeit.



Eine Verkehrsgestaltung, die auch potenzielles Fehlverhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern verzeiht, bedeutet etwa, die Warteflächen an Fußgängerüberwegen oder an Haltestellen ausreichend zu dimensionieren und zu markieren – das ist nicht nur für Kinder, Seniorinnen und Senioren hilfreich, sondern vermeidet auch eine versehentliche Nutzung von gegebenenfalls umliegenden Radverkehrsflächen.

Um gegen das große Problem der mangelnden Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen anzugehen, empfiehlt es sich, das Einhalten der erforderlichen Sichtbeziehungen zu überprüfen und deren Einhaltung konsequent umzusetzen. Häufig entstehen Sichthindernisse durch falsch parkende Fahrzeuge oder zu nah an der Überquerungsstelle angeordnete Parkplätze. Diese Parkstände sollten entfernt und Falschparken durch eine entsprechende Anordnung oder das Setzen von z. B. Pollern oder auch die Anlage von Fahrradabstellanlagen (wenn diese kein neues Sichthindernis darstellen) wirksam verhindert werden. Auch die Prüfung der Straßenbeleuchtung könnte unter diesem Gesichtspunkt erfolgen. Definierte Überquerungshilfen an den richtigen Stellen einerseits und kleinteilige Fußwegenetze andererseits vermeiden, dass Straßen abseits von Überquerungsstellen überquert werden müssen.

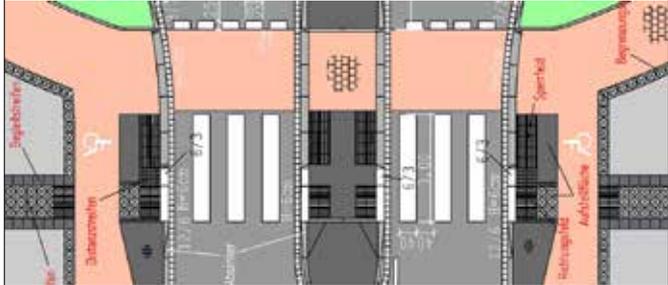
Vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft gilt es, auch deren Ansprüche an Fußwege beziehungsweise Fußwegnetze zu berücksichtigen – etwa dadurch, dass Grünphasen an Lichtsignalanlagen ausreichend lang dimensioniert werden oder unvermeidbare Einbauten im Fußwegenetz kontrastreich gestaltet sind.

Ein besonderes Augenmerk ist auf Barrierefreiheit zu legen. Dabei gilt: Barrierefreiheit ist für etwa 10 % der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 30 % bis 40 % notwendig – und für alle Nutzerinnen und Nutzer komfortabel. Unabhängig davon, welche Ansätze und Maßnahmen gewählt werden: Eine ganzheitliche, alterssensible Sicht erscheint absolut notwendig. Aufgrund des demografischen Wandels wächst auch die Anzahl derer, die ihre Mobilität mit technischen Hilfsmitteln (z. B. 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 Nordrhein-Westfalen einen Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“<sup>48</sup> herausgegeben, der als Grundlage für ein einheitliches Vorgehen dient. So

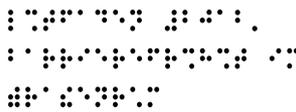
48 Der Leitfaden kann auf den Internetseiten des Landesbetriebes als Download bezogen werden: [https://www.strassen.nrw.de/files/commons/pdf/pub\\_leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf](https://www.strassen.nrw.de/files/commons/pdf/pub_leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf)

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





## Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum



kann auch interkommunal einheitlich agiert werden – so dass mobilitätseingeschränkte Personen möglichst nicht ihre Stadtgrenzen als Beschränkung ihrer Mobilität erleben (müssen). Wertvolle Hinweise liefern den Kommunen darüber hinaus die verfügbaren technischen Regeln für die barrierefreie Verkehrsplanung.

Eine konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit kommt auch Kindern zugute (sog. „Design for all“). Ob im Kinderwagen, an der Hand von Eltern, mit dem Tretroller oder bis zum 10. Lebensjahr mit dem Fahrrad – auch Kinder benötigen für ihre Mobilität breite Gehwege ohne Hindernisse und abgesenkte Bordsteine. Nur so wird ihnen eine sichere Mobilität ermöglicht.



## Was wir tun:

- ➔ Wir wollen den Stellenwert des Fußverkehrs stärken und dessen Mobilitätspotenziale weiter erschließen. Mit dem Förderprogramm Nahmobilität unterstützen wir die Kommunen bei der Verbesserung ihrer Fußverkehrsinfrastruktur.
- ➔ Wir wünschen uns, dass die Straßenbaulastträger in den Fußverkehrsnetzen die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität gewährleisten. Hierzu können im bestehenden Fußverkehrsnetz insbesondere Fußgängerverkehrsschauen oder sogenannte Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden, um etwaige Mängel und Verbesserungspotenziale aufzudecken. Hierzu stellt das für Verkehr zuständige Ministerium Hilfestellungen und Fortbildungsangebote zur Verfügung.
- ➔ Wir wollen sichere und fußgängerfreundliche Querungsmöglichkeiten. Die Straßenverkehrsbehörden sollen die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen. Querungen müssen zudem grundsätzlich nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicher und barrierefrei gestaltet sein. Zebrastreifen stellen neben Fußgängerampeln eine besonders geeignete Form der sicheren Querung dar.
- ➔ Mit der Herausgabe von Arbeitshilfen wie z. B. der Broschüre „Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“ der AGFS unterstützen wir Kommunen bzw. die Träger der Straßenbaulast bei der Auswahl und Umsetzung geeigneter und sicherer Überquerungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer.
- ➔ Wir wollen die Verkehrssicherheit auch im Bereich von Bushaltestellen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften erhöhen. Dort muss gemäß FaNaG eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage vorhanden sein, die an das Fußverkehrsnetz angeschlossen ist, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert.
- ➔ Wir befürworten Maßnahmen der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs im Knotenpunktbereich, um Konflikte zwischen dem Kfz- und Fußverkehr zu minimieren, wie z.B. die Vermeidung zügiger Ab- und Einbiegerführungen.
- ➔ Mit der Herausgabe von Arbeits- und Entscheidungshilfen, zum Beispiel der Broschüre „Fortschritt – ein Plädoyer für den Fußverkehr“ der AGFS, 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.
- ➔ Wir unterstützen die Einrichtung von Fußgängerüberwegen auch bei geringen Fußverkehrsstärken.

## RADVERKEHRSANLAGEN

### Situationsanalyse

Radfahrerinnen und Radfahrer sind als ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einem besonderen Verletzungsrisiko ausgesetzt. Risikoanalysen zeigen für sie erhöhte Verunglücktenraten. Unfälle mit abbiegenden und einbiegenden Kfz sind eine Hauptgefahr beim Radfahren; Kreuzungen und Einmündungen mit und ohne Ampeln sind für den Radverkehr besondere Gefahrenstellen. Dies begründet sich häufig in Sicherheitsdefiziten in der Infrastruktur und insgesamt fehlenden oder ungeeigneten Radverkehrsanlagen. Einen Schwerpunkt im Unfallgeschehen stellen z. B. Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern dar, die eine Radverkehrsanlage, z. B. einen Radweg im Seitenraum, in die falsche Richtung benutzen. An Kreuzungen und Einmündungen rechnen Kraftfahrzeuge dann nicht damit, dass Radverkehr von rechts kommt und es kommt zum Unfall. Ursachen für die falsche Benutzung von Radwegen können z. B. fehlende Radverkehrsanlagen, fehlende Überquerungsstellen oder auch Lücken im Radverkehrsnetz sein.

Die beim Radverkehrsanteil in den letzten Jahren zu verzeichnende Steigerung führt zudem 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 Rahmenbedingungen für den Radverkehr wie z. B. Geschwindigkeit, Praktikabilität und Zeitersparnis für das alltägliche Nutzungsverhalten von erheblicher Bedeutung sind.

### Handlungsrahmen

Zur Förderung des Radverkehrs haben wir als erstes Flächenland in Deutschland das FaNaG auf den Weg gebracht. Darin ist u. a. festgeschrieben, dass ein landesweites Radvorrangnetz festgelegt wird. Insgesamt wird durch dieses Gesetz Rad- und Fußverkehr erstmals auf eine Stufe mit dem Auto und dem ÖPNV gestellt. Es wird das Ziel formuliert, das der Radverkehr einen Anteil von 25 % am Modal Split der Wege erreichen soll.

Damit das Radfahren eine „echte“ Alternative wird, muss die Radverkehrsinfrastruktur sicher und komfortabel sein. 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) liegt ein Regelwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen vor.



Radschnellverbindungen, 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 in Konfliktbereichen sichtbar gemachte) Radverkehrsführung auch über Zu- beziehungsweise Einfahrten und Furten hinweg macht auch für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer das Radverkehrsnetz wahrnehmbar.

Um Sicherheitsdefizite in der Infrastruktur zu erkennen, sollten sowohl bei der Planung von Radverkehrsanlagen aber auch anlassbezogen im Bestand Sicherheitsaudits durchgeführt werden. Im FaNaG verpflichtet sich das Land bei größeren Neu- oder Ausbaumaßnahmen grundsätzlich Sicherheitsaudits durchzuführen. Bei der Planung von Straßen und Radwegen im klassifizierten Straßennetz können Sicherheitsaudit die Voraussetzung für eine Förderung sein.

Die bedarfsgerechte Dimensionierung des Radverkehrsnetzes und eine auch den Belangen der Radfahrerinnen und Radfahrer genügende Signalisierung lassen, ebenso wie die Radschnellverbindungen oder der aufgeweitete Radaufstellstreifen<sup>49</sup>, einen beschleunigten Radverkehr zu.



Weitere geeignete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und insbesondere auch geeignet für höhere Radverkehrsmengen sind z. B. Fahrradstraßen, aber auch innovative Lösungsansätze wie „Protected Bike Lanes“ oder die Umwandlung zweier gleichgerichteter Fahrstreifen zu einem überbreiten Fahrstreifen und einer großzügig angelegten Fahrradspur. Hierzu gehört ebenso die Aufgabe



von Seitenstreifen außerorts zugunsten eines gemeinsamen Rad-/Gehweges. Generell ist bei der Planung sicherer Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen, dass immer mehr Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger unterwegs sind, die grundsätzlich einen höheren Platzbedarf und beispielsweise auch häufig einen größeren Wendekreis haben. Die explizite Berücksichtigung von Lasten- und Spezialfahrrädern wird auch durch das FaNaG unterstützt.

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 gleiche 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. Hier setzen wir an und unterstützen gemäß FaNaG Städte, Gemeinden und Kreise finanziell bei der Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen. Wir stellen zusätzlich digitale Instrumente zur Mängelmitteilung zur Verfügung. Die Pflege und der Unterhalt der Radverkehrsanlagen muss dann auch konsequent mit einer Priorisierung umgesetzt werden.



## Was wir tun:

- ➔ 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.
- ➔ Im FaNaG ist festgelegt, dass das Land bei größeren Neu- oder Ausbaumaßnahmen grundsätzlich Sicherheitsaudits durchführt. Bei der Planung von Straßen und Radwegen im klassifizierten Straßennetz können Sicherheitsaudit die Voraussetzung für eine Förderung sein.
- ➔ Wir betrachten bei Straßenneu-, Straßenum- und Straßenausbaumaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigt.
- ➔ Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Städte, Gemeinden und Kreise finanziell bei der Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen. Es stellt zusätzlich digitale Instrumente zur Mitteilung von Mängeln zur Verfügung.
- ➔ 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.
- ➔ Wir überprüfen in jedem Einzelfall anlassorientiert die Möglichkeit, Seitenstreifen zugunsten von Radverkehrsanlagen aufzugeben.

## TUNNELSICHERHEIT

### Situationsanalyse

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) betreut derzeit 34 Tunnel.<sup>49</sup> Dabei ist der Anteil von Straßentunneln an der Länge des Gesamtstraßennetzes sehr gering: In Nordrhein-Westfalen haben Bundes- und Landesstraßen eine Länge von insgesamt knapp 17.500 km – mit einem Tunnelanteil von rund 16 km.

Die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, 2006) sowie die Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h (EABT-80/100, 2019) bilden die geltenden Sicherheitsvorschriften ab. Sie definieren, dass bereits in der Planungsphase verkehrliche, sicherheitsrelevante, wirtschaftliche und umweltbezogene Aspekte in einem Gesamtsicherheitskonzept zu bündeln sind – und dieses Konzept unter anderem auch Aussagen zur Selbst- und Fremderrettung von Personen sowie zur Ereignisbewältigung und Brandbekämpfung beinhalten muss. Eigene, durch Straßen.NRW über Jahrzehnte entwickelte technische Standards ergänzen die vorgenannten Richtlinien in sinnvoller Weise und führen zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit in den Straßentunneln des Landes. Die Tunnelsicherheit während des Betriebs fokussiert vor allem auf die Sicherheit bei einem Unfall beziehungsweise Schadensfall. Sie steigt, wenn die Tunnelnutzerinnen und Tunnelnutzer wissen, wie sie sich im Störungs- oder Notfall verhalten sollen.

### Handlungsrahmen

Insbesondere für den öffentlichen Verkehrsraum gilt, dass wesentliche Informationen mindestens für zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) gegeben werden. Straßen.NRW hat 2011 federführend eine taktile Notrufeinrichtung entwickelt, die nunmehr auch bundesweit eingesetzt wird. Mit der Installation des so genannten Großflächen-Ruftasters im Bereich von Notrufeinrichtungen und Fluchttüren wird so ein Teil der Sicherheitseinrichtung von Tunneln noch besser erkennbar; die Anordnung hinterleuchteter Fluchtwegkennzeichnungen und Leiteinrichtungen an Tunnelwänden und -boden sorgt für eine eindeutige(re) visuelle Führung.

Um auch den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen zu entsprechen, wird weiterhin bei Bestandsertüchtigungen von Tunneln dort, wo baulich möglich, bereits heute der Bordstein des Notgehweges im Fluchttürenbereich auf das Fahrbahnniveau abgesenkt und mit taktilen Elementen zusätzlich gekennzeichnet. So kann ein barrierearmer Verkehrsraum erreicht werden. Bei Tunnelneubauten wird eine Absenkung des Notgehweg-Bordsteins grundsätzlich vorgesehen. Beide baulichen Eingriffe kommen nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen entgegen, sondern erleichtern zum Beispiel auch Seniorinnen und Senioren das Verlassen der Tunnelröhre.

<sup>49</sup> Als Tunnel gelten Unterführungen ab 80 Meter Länge.





Gemeinsam mit den Einsatzdiensten (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste) und der Straßenbauverwaltung durchgeführte Übungen von Unfall- und Brandszenarien erproben das Zusammenspiel der Einsatzkräfte.

Hohe bauliche wie betriebliche Sicherheitsstandards machen Tunnel zu den teuersten Anlageteilen im Straßenverkehr. Zugleich werden Tunnellösungen immer häufiger eingefordert – aus Lärmschutzgründen oder weil Platzverhältnisse keine andere Lösung zulassen. Die Forderungen nach deren immer umfangreicherer technischer Ausstattung sind dabei mit fachlichem Augenmaß zu betrachten – auch wenn zweifelsohne ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet bleiben muss.

## Was wir tun:

- ➔ Wir werden die Tunnel weiterhin auf die Einhaltung der aktuellen Empfehlungen und Richtlinien überprüfen und, sofern notwendig und realisierbar, daran anpassen. Wo situative Bedingungen dem entgegenstehen, suchen wir Alternativen oder innovative neue Ansätze, die möglichst 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 werden in der landeseigenen Tunnelleitzentrale den dort installierten Tunnel-Simulator weiterhin kontinuierlich nutzen und bei Bedarf weiterentwickeln, um den Operatorinnen und Operatoren die Möglichkeit zu bieten, regelmäßig Notfallsituationen trainieren zu 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 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer 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 (ggf. auch im bundes- und europaweiten fachlichen Austausch z. B. mit der Schweiz) dazu beitragen, dass die Tunnelsicherheit auch zukünftig gewährleistet ist.



## AUTOBAHNEN

Auch, wenn die unmittelbare Zuständigkeit und Handlungsfähigkeit für die Bundesautobahnen auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen ist, setzen wir uns im Rahmen unserer Möglichkeiten (z. B. im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit) weiterhin für eine hohe Verkehrssicherheit auf diesen Straßen, Brücken, Tunneln und Anschlussstellen ein. Nur so können wir das gesetzte Reduktionsziel im Unfallgeschehen auch nachhaltig und zielgerichtet erreichen; denn auch auf den Autobahnen in Nordrhein-Westfalen geschieht ein nennenswerter Anteil an Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten. Im Jahr 2020 sind beispielsweise 15 % der Getöteten auf Autobahnen ums Leben gekommen. Daher erscheint es notwendig, sich auch weiterhin im Rahmen der Möglichkeiten für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf diesen Straßen einzusetzen.

## FALSCHFAHRTEN

### Situationsanalyse

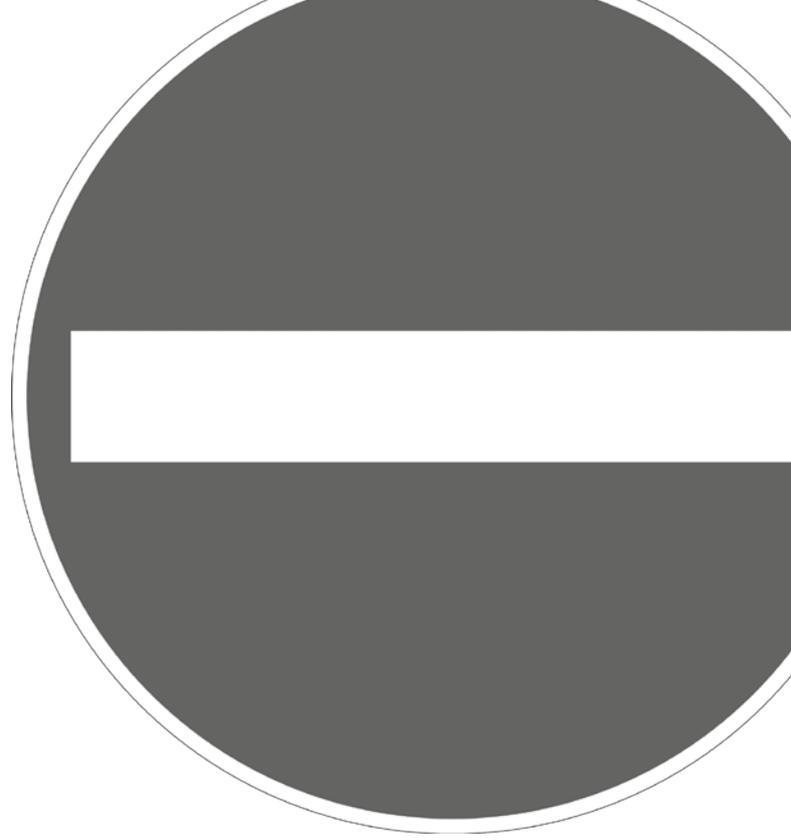
In Nordrhein-Westfalen gibt es zwischen 350 bis maximal 450 gemeldete Falschfahrten pro Jahr, wobei etwa 30 bis 35 % ihren Ursprung an BAB-Anschlussstellen haben. Unfälle mit Geisterfahrerinnen beziehungsweise Geisterfahrern sind selten. Einer bundesweiten Auswertung zufolge können rund 0,05 % aller Unfälle auf Autobahnen auf Falschfahrten zurückgeführt werden, bei Unfällen mit Personenschäden sind es 0,2 %. Nach Hochrechnung der vorliegenden Unfälle durch Falschfahrten ist bundesweit von jährlich 75 bis 80 Unfällen auf Autobahnen auszugehen.<sup>51</sup> Dass „Geisterfahrer“-Unfälle dennoch häufig eine hohe (mediale) Aufmerksamkeit erlangen, liegt an den vergleichsweise schweren Unfallfolgen – etwa jeder sechste Unfall endet tödlich. 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. Auch eine mangelhafte oder schlecht erkennbare Beschilderung oder Markierung kann ursächlich für eine Falschfahrt sein. Hierauf kann im Rahmen von Verkehrsschauen oder auch Bestandsaudits ein besonderer Fokus gelegt werden.

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



### Was wir tun:

- ➔ Auch, wenn die Zuständigkeit für die Bundesautobahnen auf die Autobahn GmbH übergegangen ist, wollen wir uns weiterhin dafür einsetzen, dass die Anschlussstellen von Autobahnen, Rastanlagen und zweibahnigen Bundesstraßen fortlaufend auf Ausstattungsdefizite überprüft und gegebenenfalls nachgebessert werden.
- ➔ Wir werden die Straßenverkehrsbehörden auch weiterhin dazu sensibilisieren, die Beschilderung und die Markierung an den Knotenpunkten der Anschlussrampen mit dem nachgeordneten Straßennetz so auszugestalten, dass ein unbewusstes Einfahren in die falsche Richtung der Autobahn bereits frühzeitig verhindert wird.

# RETTUNGSWESEN OPTIMIEREN



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. Dem wird bereits mit zahlreichen Bannern auf Nordrhein-Westfalens Autobahnen entgegen gewirkt, denn derartiges Fehlverhalten verlängert die Zeit bis zur medizinischen Erstversorgung unnötig.

Bis die Rettungskräfte am Einsatzort eintreffen, kommt der Ersten Hilfe – durch unverletzte Unfallbeteiligte, Unfallzeugen und Unfallzeugen oder zufällig anwesende Personen – ein besonderer Stellenwert zu. Eine aktuelle Umfrage zeigt, dass die Fähigkeiten und Motivation zur Ersten Hilfeleistung verbesserungswürdig sind: So gibt die Hälfte der Befragten an, dass der letzte Erste-Hilfe-Kurs zehn oder mehr Jahre zurückliege. Daher ist der Kenntnisstand oft nur rudimentär. Durchschnittlich beantworteten in der Umfrage dann auch nur 55 % der Befragten Wissensfragen zur Ersten Hilfe korrekt. 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 nur etwa jeder Zehnte, wann die Seitenlage bei einem Unfallopfer anzuwenden ist; knapp ein Drittel der Befragten hatte vergessen, dass man bewusstlose Personen bei der Wiederbelebung auf einen harten Untergrund legen muss.<sup>51</sup> 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

Neben dem Bilden einer Rettungsgasse auf Autobahnen sind auch städtische Konfliktsituationen – etwa an beamptelten Kreuzungen, in denen das Räumen des Fahrwegs für die Einsatzkräfte auch das Einfahren in die Kreuzung bei Rot bedeuten kann – öffentlich zu thematisieren. Weiterhin gilt es beispielsweise bei der Einrichtung und dem Ausbau von Verkehrsleitsystemen Vorrangschaltungen für Einsatzfahrzeuge mit zu berücksichtigen. Auch bei Flächenumverteilungen und Neuplanungen von Straßen ist immer auch das Thema des Platzbedarfs für Einsatzfahrzeuge und auch Rettungsgassen im innerstädtischen Raum mitzudenken.

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. Jedoch zeigte eine Umfrage aus dem Jahr 2021 auch, dass rund zwei Drittel der Befragten eine Pflicht für Auffrischkurse in Erster Hilfe grundsätzlich befürworten würden. Weiterhin 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. Die Umfrage hat hierzu ergeben, dass ebenfalls fast zwei Drittel der Befragten eine Erste-Hilfe-App auf dem Smartphone interessant fänden.<sup>52</sup> Darüber hinaus ist weit stärker als bisher öffentlichkeitswirksam zu transportieren, dass diejenigen, die im Rahmen ihrer Möglichkeiten helfen, keine juristischen



51 Ergebnisse einer ADAC-Umfrage mit mehr als 3600 befragten Personen, durchgeführt in Kooperation mit ADAC gelbhilft (Unternehmen für Aus- und Weiterbildung im Bereich Erste Hilfe) sowie der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe (BAGEH) (<https://www.adac.de/gesundheits/gesund-unterwegs/strasse/umfrage-erste-hilfe-kurs/>).

52 vgl. <https://www.adac.de/gesundheits/gesund-unterwegs/strasse/umfrage-erste-hilfe-kurs/>



Konsequenzen fürchten müssen. Mit dem Ziel, die Interventionsbereitschaft in der Bevölkerung zu erhöhen, wäre ein weiterer Ansatzpunkt, dieses Thema bereits im Kindergarten- und Schulalter aufzugreifen. Gerade im Kindergarten oder der Grundschule kann die Begeisterungsfähigkeit und die Unvoreingenommenheit der Kinder genutzt werden, um altersangepasste, notfallrelevante Inhalte und zugleich das Thema „Helfen“ als gesellschaftlich relevanten Wert zu vermitteln. Daher sollten in Nordrhein-Westfalen Erste-Hilfe-Inhalte in den Bildungsplänen fest verankert werden. Zugleich ist auch darzustellen, dass Behinderungen durch Schaulustige („Gaffer“) nicht toleriert werden. Wir werden daher die Handlungsfähigkeit von Rettungskräften sicher-

stellen und die Persönlichkeitsrechte von Unfallopfern schützen. Die Verfolgung dieser Perspektive bedeutet auch, die gesetzlich vorgegebene Spannweite für mögliche Bußgeldzahlungen tatsächlich auszunutzen.

Auch psychische Folgen, die aus dem Erlebnis eines Straßenverkehrsunfalles herrühren, können langfristig bei den Unfallopfern, deren Angehörigen und den Helferinnen und Helfern vor Ort zu Beeinträchtigungen führen. Durch einen frühzeitigen Zugang zu niederschweligen, professionellen Hilfsangeboten können psychische Unfallfolgen reduziert werden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat hierzu gemeinsam mit dem DVR und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschlands (VOD) beispielsweise das Informationsportal [www.hilfefinder.de](http://www.hilfefinder.de) eingerichtet, welches Informationen über adäquate Betreuungs- und Behandlungsangebote bietet. Wir unterstützen dieses Themenfeld aktiv im Rahmen einer Kooperation des Innenministeriums Nordrhein-Westfalen mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V.

## Was wir tun:

- ➔ Wir wollen weiterhin mit dazu beitragen, dass möglichst zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zur Ausbildung in Erster Hilfe motiviert werden. Wir begrüßen das Engagement für freiwillige Auffrischkurse.
- ➔ Wir wollen dazu beitragen, dass das Thema „Helfen“ und auch das Thema Erste Hilfe altersangemessen bereits bei Kindern im Kindergarten und der Grundschule eine Rolle spielt und setzen uns dafür ein, dass in Nordrhein-Westfalen Erste-Hilfe-Inhalte in den Bildungsplänen fest verankert werden. Die Einrichtungen werden über bereits bestehende Angebote z. B. auf dem Deutschen Bildungsserver oder den Internetseiten der Deutschen gesetzlichen Unfallversicherung informiert und dazu motiviert, diese verstärkt umzusetzen<sup>53</sup>.
- ➔ Wir werden in Zusammenarbeit von Polizei, Feuerwehren und Rettungsdiensten die Schulungskonzepte zur Risikominderung von Einsatzfahrten weiter optimieren. Fahrsicherheitstrainings sind Bestandteil dieser Konzepte.
- ➔ Wir werden die Öffentlichkeit weiterhin für die Rettungsgasse sensibilisieren, um Einsatzkräften bei dichtem Verkehr ein schnelleres Vorankommen zur Einsatz- beziehungsweise Unfallstelle zu ermöglichen. Verstöße gegen das Bilden von Rettungsgassen werden wir konsequent verfolgen und ahnden.
- ➔ 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.
- ➔ Im Rahmen der Kooperation zwischen der Verkehrsunfall-Opferhilfe und dem Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen stellen die Beteiligten die Betreuung von Unfallopfern sicher und verbessern diese. Innerhalb der ersten 24 Stunden nach einem Unfall wird den Opfern und Angehörigen Hilfe angeboten.

<sup>53</sup> <https://www.bildungsserver.de/unfallpraevention-und-erste-hilfe-9909-de.html>, <https://www.dguv-lug.de/primarstufe/natur-umwelt-technik/erste-hilfe/>

# WIRKUNGEN PRÜFEN

## Erfolgskontrolle

Evaluation

prüfen

Wirkungen





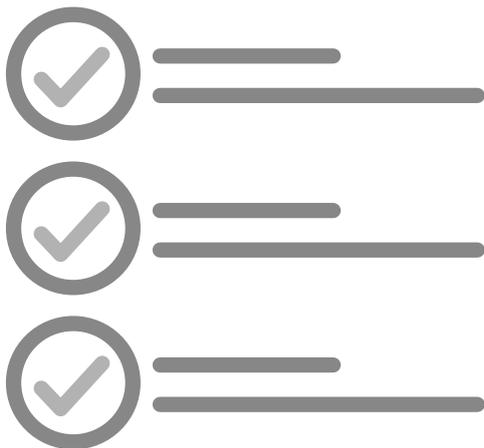
## WIRKUNGEN PRÜFEN

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. Dabei ist zu beachten, dass zahlreiche Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms ihren Wirkungsschwerpunkt primär im Bereich des Mobilitätsmanagements und der Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel haben.

## Situationsanalyse

Kreise, Städte und Gemeinden betreiben Verkehrssicherheitsarbeit in all ihren Facetten. Häufig werden dabei ähnliche kommunale Problemlagen, etwa im Bereich der Schulsicherheitsarbeit 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 z. B. deutlich, dass häufig bereits andernorts entwickelte Lösungen bereitstehen, die – gegebenenfalls in adaptierter Form – auch für die eigene Arbeit genutzt werden können.



## Handlungsrahmen

Durch das Ende 2021 verabschiedete FaNaG bekommt das Verkehrssicherheitsprogramm ein neues Gewicht. Durch die Verankerung in diesem Gesetz erhöht sich nicht nur die Verbindlichkeit des Programms selber, sondern auch der Evaluation der Ziele. Zudem wird mit dem vorliegenden Programm auf eine stärkere Verknüpfung von Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene hingewirkt. In diesem Zusammenhang wünschen wir uns, dass sich die Kommunen z. B. im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes oder auch eines Radverkehrskonzeptes immer auch Gedanken zu den Zielen im Bereich der Verkehrssicherheit machen, die sie mit dem jeweiligen Konzept erreichen wollen. Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit müssen immer gemeinsam gedacht werden. Ganz konkret kann sich jede Kommune – wie auch wir als Land – Reduktionsziele im Bereich der Anzahl von Verunglückten und Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen setzen, die in regelmäßigen Abständen überprüft werden können.

Neben den Unfallzahlen eröffnet die große thematische Bandbreite der Verkehrssicherheitsarbeit zudem noch weitere Möglichkeiten, 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; und das unter dem Leitmotiv: Was soll bewirkt werden und wie lassen sich 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. Prozessevaluationen beziehungsweise begleitende Evaluationen erlauben Optimierungen während der Maßnahmendurchführung.

Die Zielsetzung von

# Evaluationen und Wirkungsüberprüfungen

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

und nicht, etwas lediglich zu überprüfen.



Hier geht es darum, die Qualität von Verfahren und Abläufen bei der Maßnahmendurchführung systematisch zu erfassen und gegebenenfalls zu optimieren. Weitere Hinweise und Erläuterungen zum Thema Evaluation enthält beispielsweise der Leitfaden zur Evaluation von Verkehrsprojekten der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.<sup>54</sup>

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

Damit auch andere Interessierte von der jeweiligen Maßnahme überhaupt Kenntnis bekommen, muss über Evaluationen beziehungsweise Wirksamkeitsnachweise berichtet werden.

<sup>54</sup> Umweltbundesamt und Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2018). Leitfaden „In drei Schritten zur Evaluation von Verkehrsprojekten“. Berlin.

### Was wir tun:

- ➔ Wir stellen uns einer Evaluation. Durch die Verankerung des Verkehrssicherheitsprogramms im FaNaG bekommt es ein noch stärkeres Gewicht. Wie dort festgeschrieben, wird es alle fünf Jahre durch die zuständigen Ministerien gemeinsam evaluiert.
- ➔ Zur Erreichung der „Vision Zero“ erfolgt eine Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen, um die Handlungsschwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogramms zu überprüfen.
- ➔ Wir bitten auch die landesseitig unterstützten lokalen Akteurinnen und Akteure, ihr Handeln zu evaluieren und die Gesamtevaluation des Programms aktiv zu unterstützen.

# IMPRESSUM

## **Herausgeber**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des  
Landes Nordrhein-Westfalen  
40190 Düsseldorf

## **Konzeptionelle Begleitung**

Referat VII C 2 Grundsatzfragen des Fuß- und Radver-  
kehrs, Verkehrssicherheit des Ministeriums für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

## **Gestaltung**

Landesbetrieb Straßenbau NRW, Betriebssitz, Abteilung  
Technik und Umwelt, Referat Straßeninformation und  
Vermessung

## **Bildnachweis**

Straßen.NRW (T,4,5,16,18,20,40,41, 54,56,76,78,79,84,  
85,86), Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
NRW (3,9,10,11,21,43,60,61,89), Jochen Tack/Ministerium  
des Innern des Landes NRW (4,9,63,64,65,69,70,71, 74,75),  
Zukunftsnetz Mobilität NRW (5,44,80,102,103), Martin  
Bosch/freie Feuerwehr Oechlitz (5,98,99), Landesver-  
kehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. (8,9,17,22,23,24,25,  
26,27,29,34,37,38,39,45,57,58,67,72,73, 81), Alyssa Meis-  
ter/Ministerium des Innern des Landes NRW (8), Mark  
Hermenau (8,66), Peter Luehr/DRF Luftrettung (10), VM  
NRW (29,30,35,42,47,48,91), Verkehrswacht Bielefeld (32),  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (33), Unfallkasse  
NRW (36), PIXABAY (38,68), Verkehrsverbund Rhein-  
Sieg GmbH (42,43,50,51), Sven Lorenz/Straßen.NRW  
(47,89), Sebastian Rabe (54,55), Phillip Böhme (92), Frank  
Rogner/Straßen.NRW (92,93,94,95), Philipp Mandel (96),  
Jörg F.Müller/DRK (100), Reimer/DRF Luftrettung (101)

**Druck** Warlich Druck RheinAhr GmbH & Co. KG

**Stand** Oktober 2023



[mobilitaet.nrw.de](https://mobilitaet.nrw.de)

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
[poststelle@munv.nrw.de](mailto:poststelle@munv.nrw.de)  
[www.umwelt.nrw.de](http://www.umwelt.nrw.de)