

# Lebendige Straßen für Alle

Sichere Straßenräume - Online-Info-Talk

Verein für Baukultur Osnabrück e.V., 10. Februar 2021

*Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach*



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach  
Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik

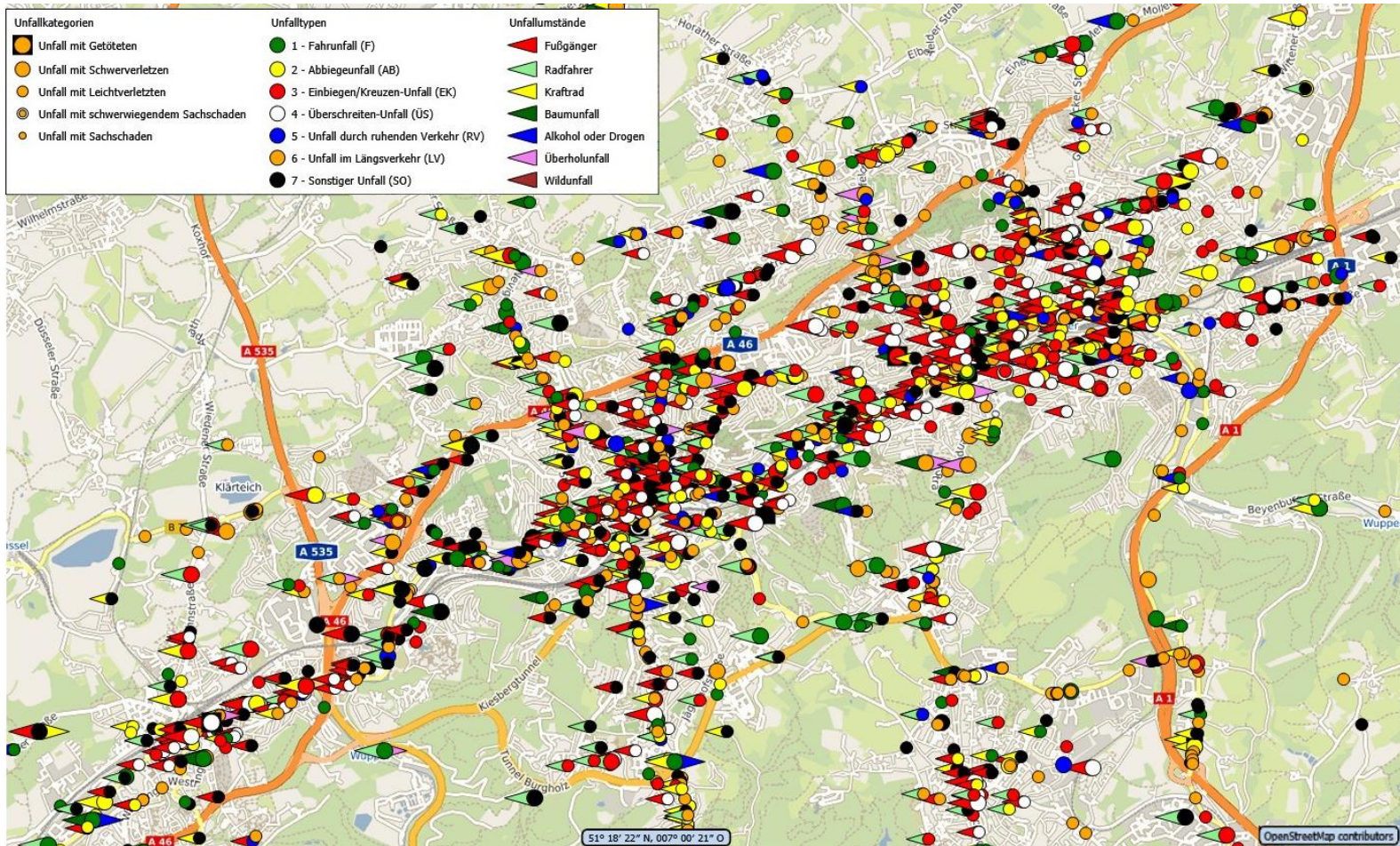


Fachzentrum Verkehr



# Polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschäden

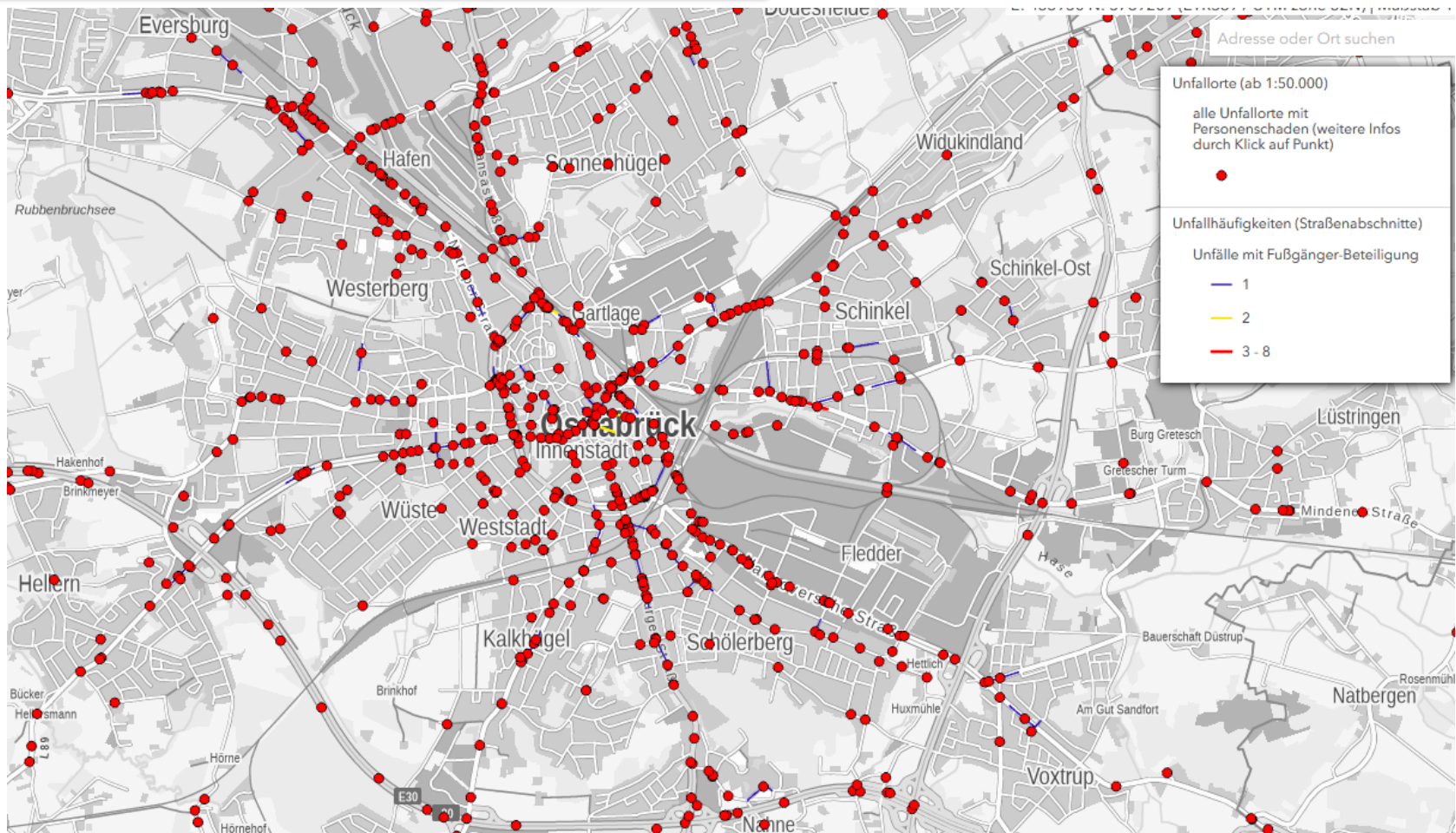
## 3-Jahreskarte



Beispiel einer Dreijahreskarte der polizeilich registrierten Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2017 bis 2019,  
 © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA; PTV Group



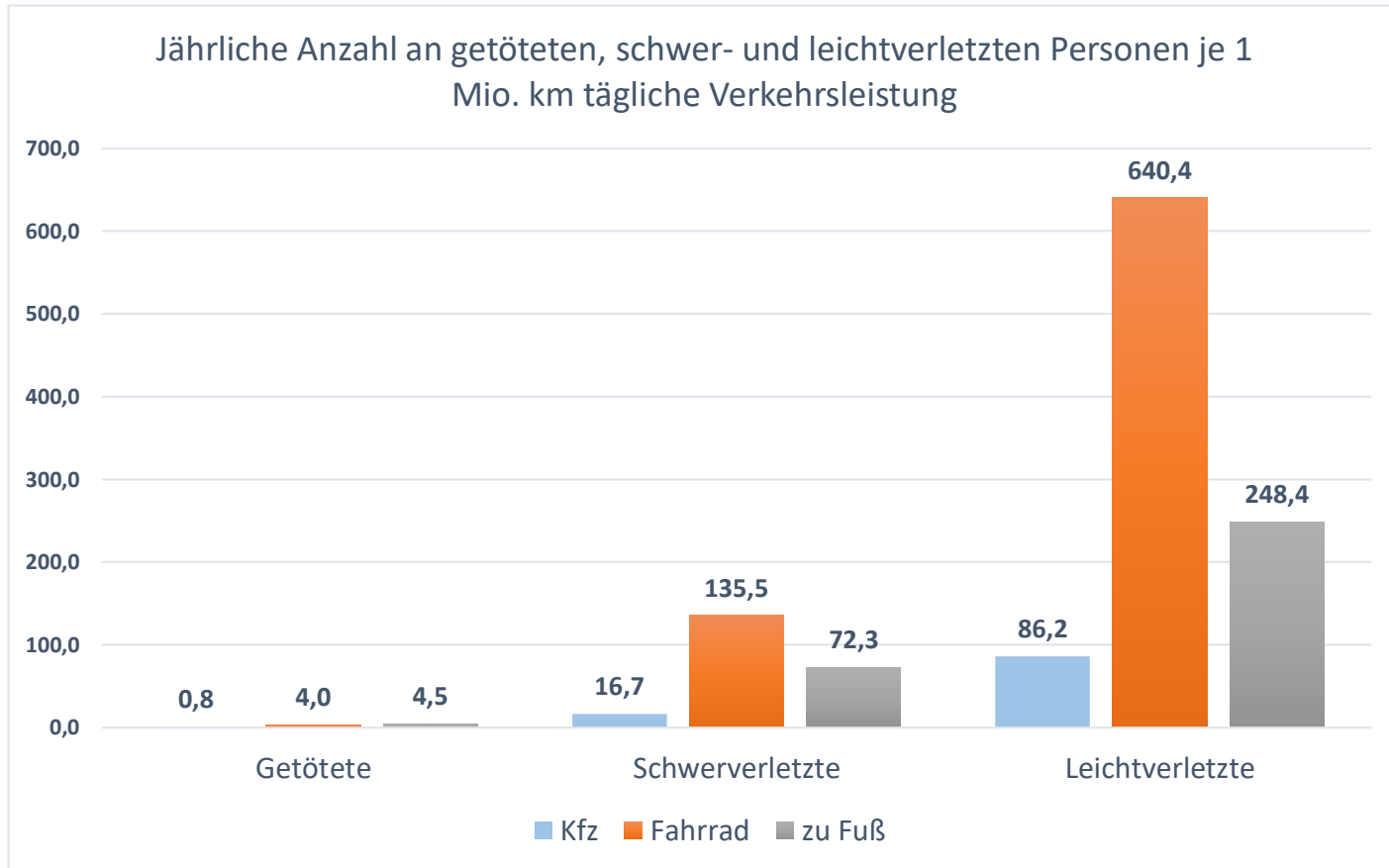
# Polizeilich registrierte Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden neue Ära ab 2020: Unfallatlas zur Bürgerinformation und -partizipation



Beispiel einer Karte aller Unfälle mit Personenschaden und Beteiligung von Zufußgehenden im Jahr 2019 aus der Informationsquelle Unfallatlas (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>)

# Unterschätzte Gefahren: Radfahren und Zufußgehen

## Personenschäden im Vergleich zu Kfz-km: Faktor 5 bis 10!



polizeilich registrierte Unfälle 2019 nach DESTATIS 2020, Verkehrsleistung MiD 2017 nach BMVI 2019

# Gefährlichste Verkehrsanlage: Knotenpunkt (2/3 der Verkehrsteilnehmenden kommen an Knotenpunkten zu Schaden)

	Verunglückte			
	insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
<b>Verunglückte insgesamt</b>	249.344	932	34.103	214.309
<b>darunter mit Charakteristik bzw. Besonderheit der Unfallstelle:</b>				
<b>Charakteristik</b>				
Kreuzung	59.836	164	7.163	52.509
Einmündung	53.520	155	6.973	46.392
Grundstückseinfahrt oder -ausfahrt	21.208	61	2.633	18.514
Kreisverkehr	5.199	6	566	4.627
<b>Besonderheit</b>				
Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)	4.823	18	790	4.015
Fußgängerfurt	6.544	56	1.318	5.170
Haltestelle	3.892	18	663	3.211
Verkehrsberuhigter Bereich	1.408	6	169	1.233
Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn	8.178	34	1.075	7.069
Radverkehrsanlage neben der Fahrbahn	11.339	32	1.609	9.698

Verunglückte bei polizeilich registrierten Straßenverkehrsunfällen 2019 innerhalb von Ortschaften nach Charakteristik und Besonderheiten der Unfallstelle (nach DESTATIS Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehrsunfälle 2019, Fachserie 8 Reihe 7)

# Gefährlichste Verkehrsanlage: Knotenpunkt

## These: mangelnde Sichtbeziehungen eine der Ursachen

Aktuelles Thema: Behinderung durch parkende Fahrzeuge - **Barrierefreiheit**





# Ergebnis gemeinsamer Arbeit von Verkehrsplanung, Stadtplanung, Verkehrsbehörde, Ordnungsamt, Polizei u.a.: ReStra Hamburg

ReStra

## Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen

Die ReStra vermitteln die zur Planung und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen notwendigen Angaben und Technischen Standards.



Die in Hamburg für die Planung von Stadtstraßen anzuwendenden Regelwerke des Straßenwesens sind grundlegend überarbeitet worden.

Neu sind die 'Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen' (kurz ReStra), die in Verbindung mit den über sie eingeführten Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ab sofort verbindlich anzuwenden sind.

# Beispiel gemeinsamer verkehrsbehördlicher und verkehrsplanerischer Vorgaben

Begleitet durch Aktion:  
 „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“



FG/ Spitzenstd.	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750-900
0-50		Fußgängerüberwege möglich bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung.				
50-100		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.
100-150		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege empfohlen		
über 150		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.			

Leitfaden zur Anlage und Ausstattung  
 von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg



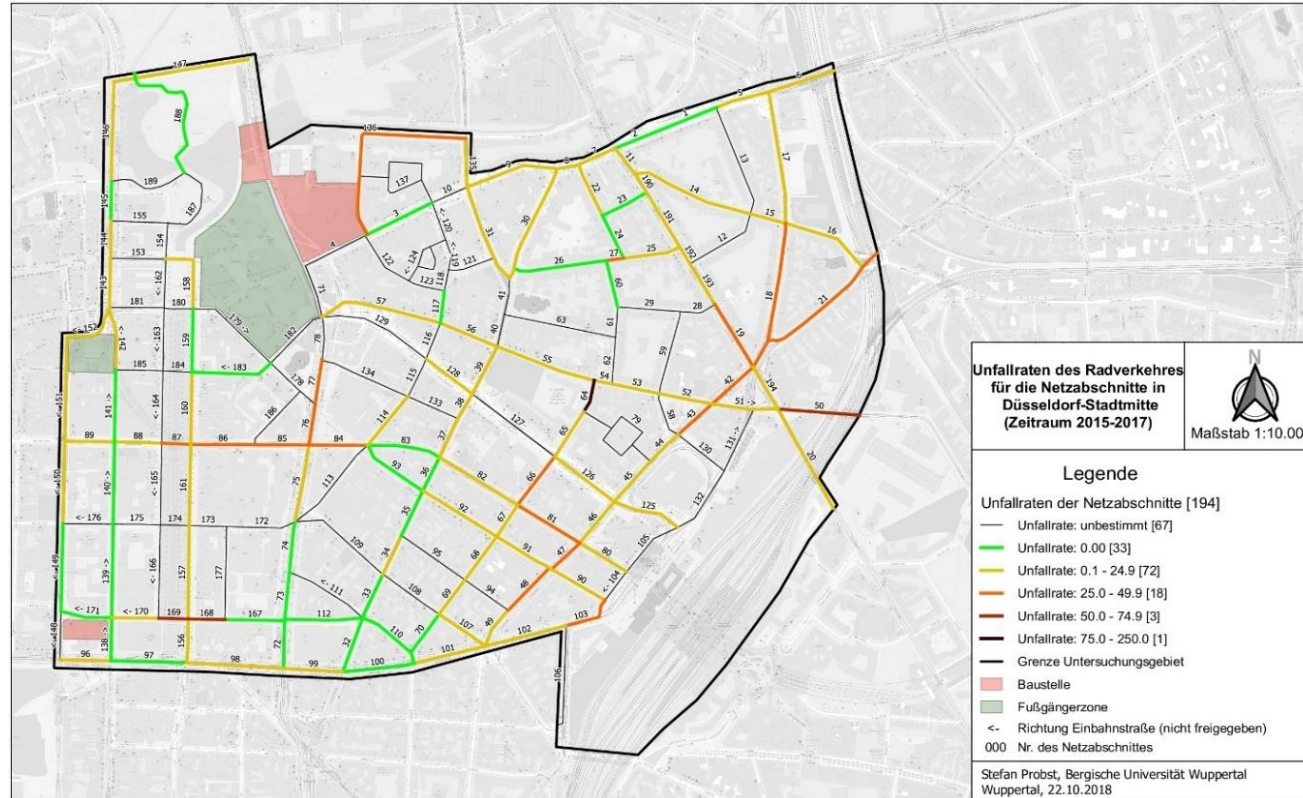


# Präventive Maßnahme: Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)

- 1) Einführung
- 2) Auditphasen und Anlässe
- 3) Prozess des Sicherheitsaudits
- 4) Durchführung des Sicherheitsaudits in der Planung
- 5) Durchführung des Sicherheitsaudits im Bestand
- 6) Dokumentation
- 7) Auditoren / Auditorenteams
- 8) Gesetze, Verordnungen und Technische Regelwerke



# Mischung aus Prävention und Reaktion: Sicherheitseinstufung und -management des Straßennetzes



in der Regel: 10% der Unfälle in über 50% des Netzes;  
bei Radverkehr: Berücksichtigung der Radverkehrsleistung notwendig

Quelle: Probst, Stefan: Überprüfbarkeit der Anwendbarkeit der „Empfehlungen für die Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“ (ESN) für das Radverkehrsnetz, Masterthesis an der Bergischen Universität Wuppertal, Wuppertal 2018

# Beispiel für beseitigte Sicherheitsdefizite im Bestand u.a. Verbesserung der Sicht (Maastrichter Straße, Köln)

Verbreiterung der Gehwege,

Verbesserung der Überquerung und der Sichtbeziehungen

Vorher

Nachher

Quelle: Leitow





# Maßnahme zur Prävention: gute Sichtbeziehungen

## StVO nicht hinreichend – planerische Sichtdreiecke erforderlich

- insb. an Knotenpunkten und Überquerungsanlagen
- Einhaltung der Sichtdreiecke zwingend erforderlich



Tabelle 31: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen

Seitenräume	$V_{zul}$	$F_{an}^{*)}$	$F_{ab}^{*)}$
Nicht vorgezogen	30 km/h	10 m	5 m
	50 km/h	20 m	15 m
Vorgezogen <sup>**)</sup>	30 km/h	5 m	3 m
	50 km/h	12 m	6 m

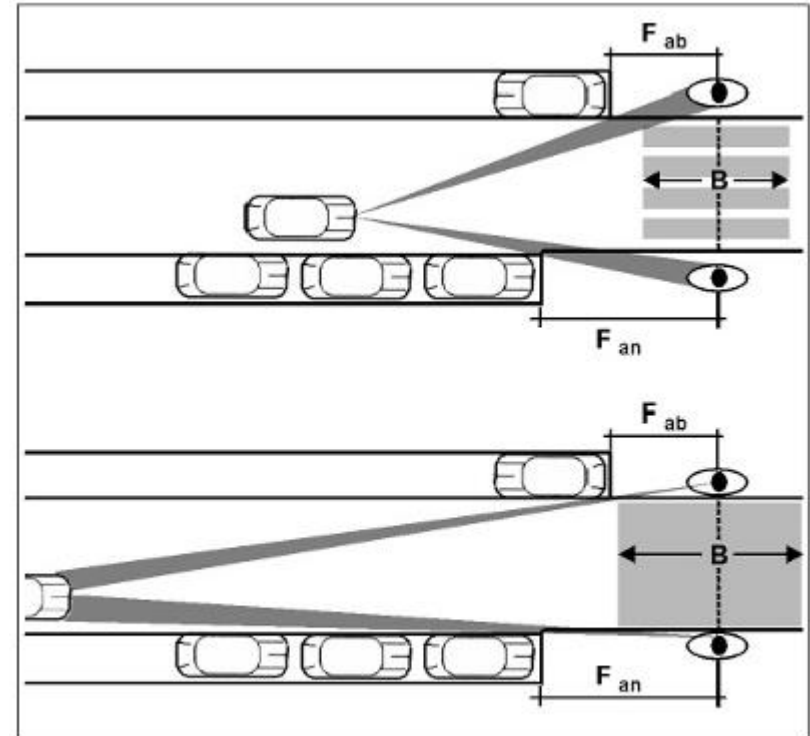


Bild 78: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit und ohne Fußgängervorrrang

# „Erwachsenenbildung“ Beispiel: Parkesel Ulf

**Parkesel an Überquerungsstellen (Zebrastriften, Mittelinseln, Ampeln) nehmen die Sicht auf Kinder.**

Freihalten:  
Flächen vor dem Zebrastriften:  
Bei 30 km/h → 10 m  
Bei 50 km/h → 20 m

Freihalten:  
Flächen nach dem Zebrastriften:  
Bei 30 km/h → 5 m  
Bei 50 km/h → 15 m

facebook.com/UlfParkesel  
twitter.com/parkesel

*Sei Besserparker!*

c bueffee



**Fußgänger brauchen Platz.**

mind. 2,20 m Platz lassen

facebook.com/UlfParkesel  
twitter.com/parkesel

*Sei Besserparker!*

c bueffee



**Parkesel im Kreuzungsbereich nehmen die Sicht auf Kinder.**

frei lassen mind. 5 Meter

facebook.com/UlfParkesel  
twitter.com/UlfParkesel

*Sei Besserparker!*

c bueffee



# Parkesel Ulf

Parkesel – Ulf  
Parkesel – Club  
Parkesel – Blickwinkel  
Parkesel – Simulator

parkesel.de /Ulf.Parkesel UlfParkesel



# Kinder als „Verkehrssicherheitsexperten“



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach  
 Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik



Fachzentrum Verkehr

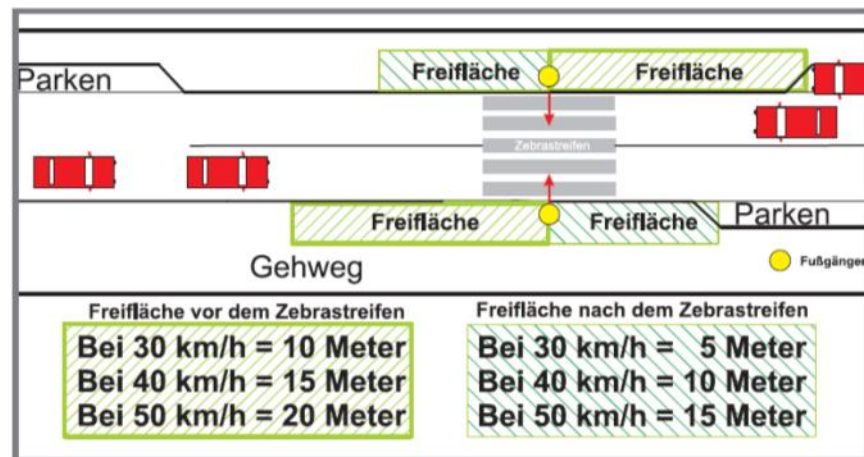
Quellen: Minjoth, Bäume, [www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de](http://www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de)



# „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“

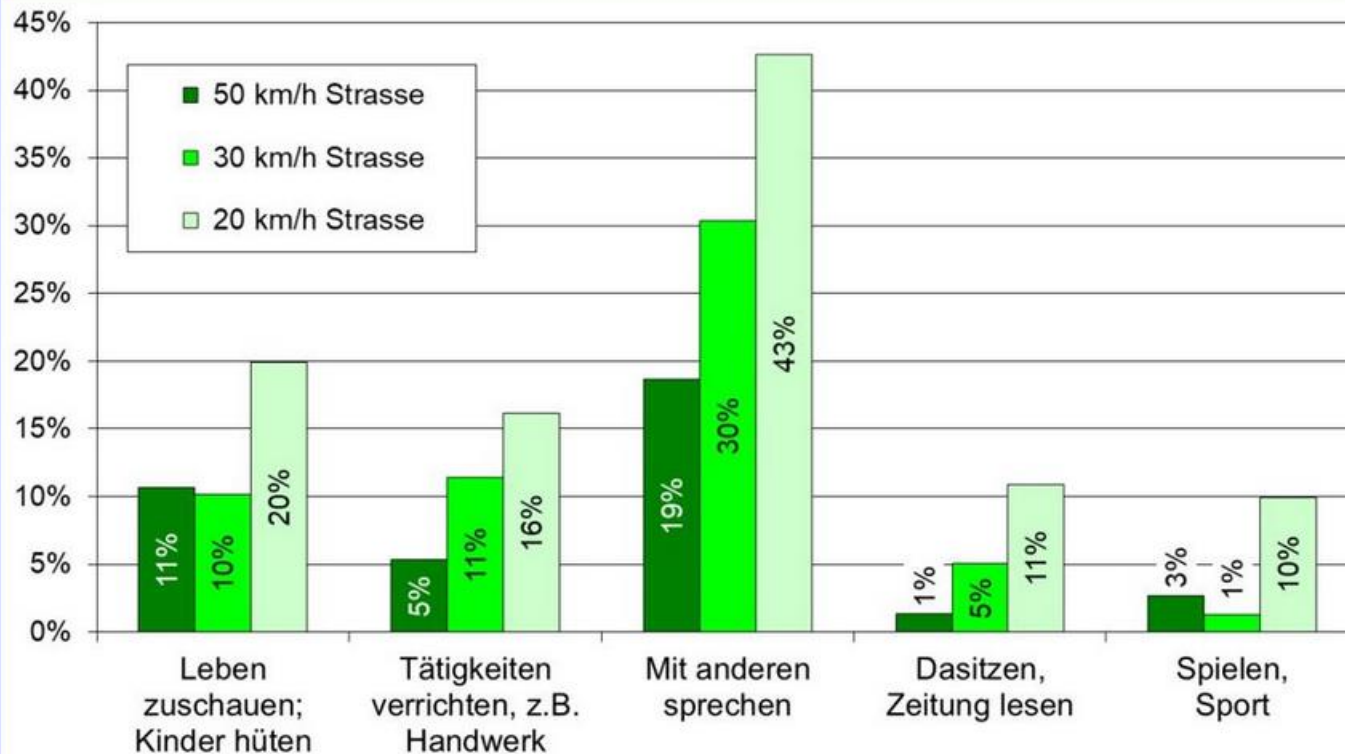
## „Elterntaxi: Besser nicht mit dem Auto zur Schule“

- Problem: Sicht auf Fußgänger wird häufig z. B. durch Bäume, Sträucher oder Werbeschilder beeinträchtigt
- Überprüfung aus Sicht des Kindes und des Kfz-Fahrers



Quellen: [https://www.bast.de/BASt\\_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/schulwegplan.html](https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/schulwegplan.html)  
<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/>

# Geringere Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30, Tempo 20) fördern Aktivitäten im Straßenraum und verbessern Verkehrssicherheit



## Aktivitäten im öffentlichen Raum

Erwachsenen-  
befragung  
(N=365)

Quelle: Daniel Sauter & Marco Hüttenmoser: „Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere“  
im Auftrag des Schweizerischen Nationalfonds; siehe: <http://www.kindundumwelt.ch/aktuell.htm>

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

# „Politikbildung“ in puncto Verkehrssicherheit

## VERKEHRSSICHERHEIT FÜR ENTSCHEIDER IN STADT UND LAND



🏠 > Service > Medien > Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Sichere Gehwege planen  
Themenreihe Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Sichere Gehwege planen  
(6 MB)



Verbesserung der Verkehrssicherheit für Motorrad  
Fahrende auf Landstraßen  
Themenreihe Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Verbesserung der  
Verkehrssicherheit für Motorrad  
Fahrende auf Landstraßen  
(4 MB)



Verkehrssicherheit innerörtlicher kleiner  
Kreisverkehre  
Themenreihe Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Verkehrssicherheit innerörtlicher  
kleiner Kreisverkehre  
(5 MB)

[https://www.dvr.de/  
service/medien/verk  
ehrsicherheit-fuer  
entscheider-in-stadt-  
und-land](https://www.dvr.de/service/medien/verkehrssicherheit-fuer-entscheider-in-stadt-und-land)



# Erst nach „Politikbildung“ und „Erwachsenenbildung“ durch Kinderpartizipation und langem Prozess möglich: Krieterstraße Hamburg

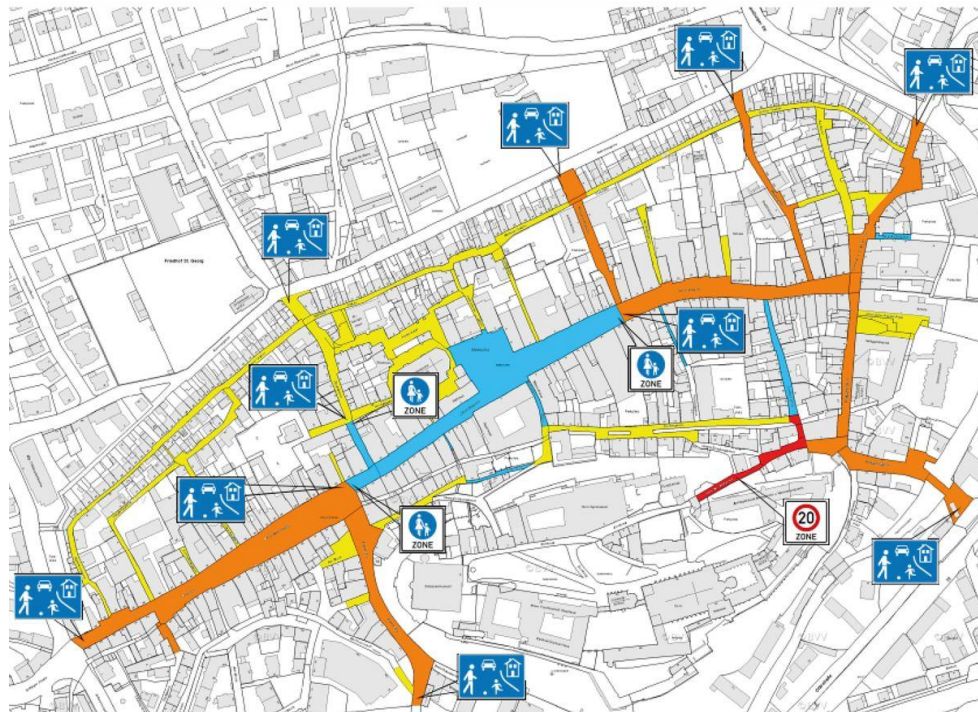


Tempo-30-Zone

„Schulhof“



# Neue Konzepte: Flächenhafte Umgestaltung – Stadt Freising (45.000 EW) Begegnungszone Ried im Innkreis (11.500 EW, Österreich)



Ergebnis der Variantendiskussion

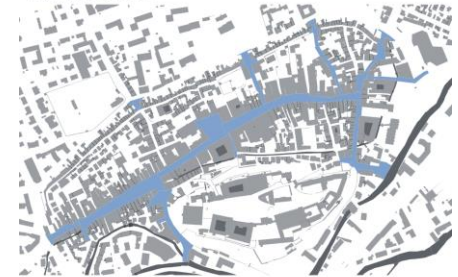
**Fußgängerzone im Bereich zwischen Bahnstraße und Amtsgerichtsgasse sowie Verkehrsberuhigter Bereich**

- Fußgängerzone
- verkehrsberuhigter Bereich (im Rahmen der Innenstadtgestaltung)
- Verkehrsberuhigter Bereich (größtenteils schon im Bestand)
- Verkehrsberuhigter Bereich

**STADT FREISING**  
NEUGESTALTUNG DER INNENSTADT



26 Entwürfe



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach  
Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik



Fachzentrum Verkehr





# Neue Konzepte: nicht autoarm, aber „grün“ Stadt für den Fußverkehr – neues Wohngebiet Freiburg-Dietenbach

## Freiburg-Dietenbach (in Planung)

Stadt der kurzen Wege

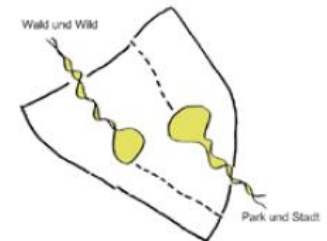


Stadt für den Fußgänger:

- Differenzierte Erdgeschosszone, lebendige Dachlandschaft, Vertikale Linien in der Bebauung (kleinläufige Parzellierung)
- Autofreie Bereiche
- Qualitätsvolle Wohn- und Spielstraßen
- Freiflächen im Stadtteil und am Rand



Idee der internen Freiräumen

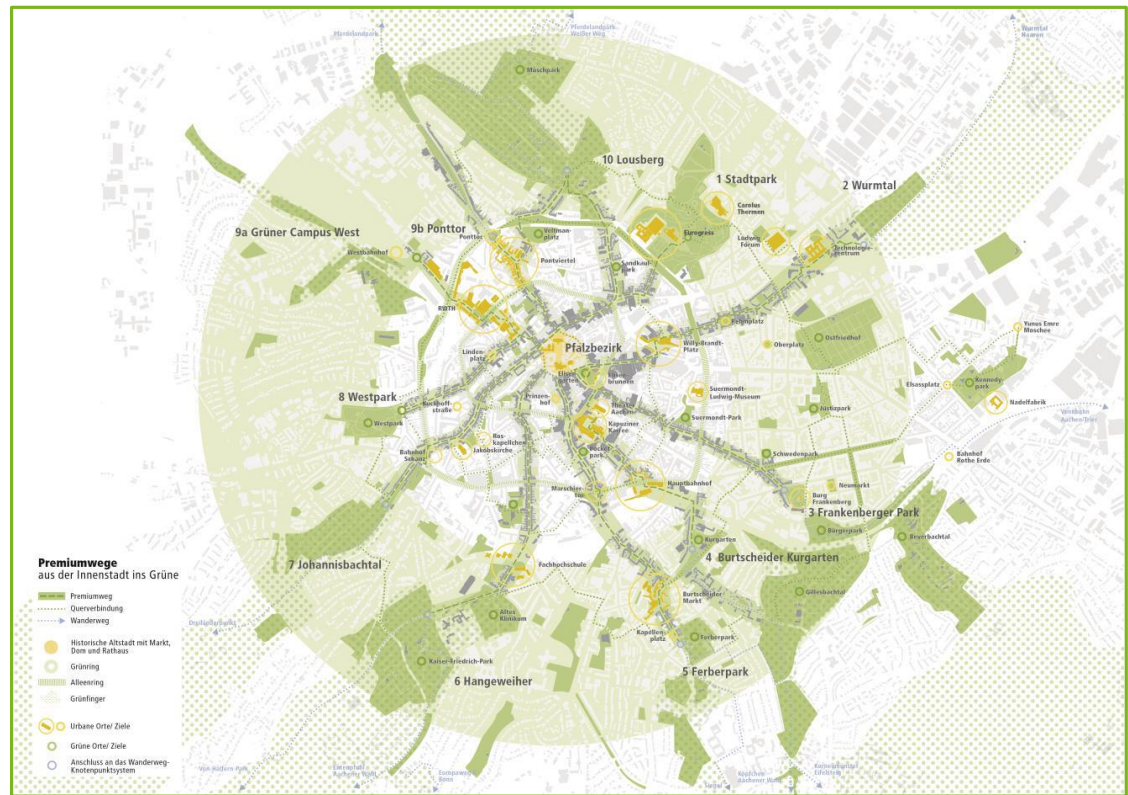




# Fußverkehrsförderung „Premium!“

## Beispiel: Premiumwege Stadt Aachen

- „10 Wege ins Aachener Grün“
- Barrierefreiheit
- Komfort / Breite
- Grün
- Sitzgelegenheiten
- Wasser
- Lichtkunst
- Wegweisung
- „das gewisse Extra“





# Wirkungen von Fördermaßnahmen „tue Gutes und rede darüber!“

## Beispiel Zürich, Limmatquai



Verweilende +121%



Radelnde +18%  
+ 600 / Tag

Gehende +17%  
+ 2000 / Tag

# Rücksicht und Respekt: nicht nur gewünscht, sondern notwendig





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



[jgerlach@uni-wuppertal.de](mailto:jgerlach@uni-wuppertal.de), [www.svpt.de](http://www.svpt.de)

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach  
Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik



Fachzentrum Verkehr

