



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht
111. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 21. April 2016 in Leverkusen

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail:
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

**TOP 4: Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 –
Ziele und Maßnahmen**
BE: Geschäftsstelle

Aktenzeichen: G 10.2-001/002 Ei/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Eink
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

29. März 2016

4.1 **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss misst dem Thema „Verkehrssicherheit“ eine große verkehrspolitische Bedeutung zu. Das Verkehrssicherheitsprogramm (**Anlage**) zeigt eindrucksvoll Defizite und Handlungsnotwendigkeiten auf. Vor diesem Hintergrund werden die dort enthaltenen Empfehlungen und Anregungen als gute Grundlage angesehen, auch im kommunalen Raum einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten.

4.2. **Begründung:**

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) hat das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 vorgestellt. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm verfolgt das Land die „Vision Zero“, das heißt eine Welt, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt. Die „Vision Zero“ versteht sich dabei als Fernziel.

Um das Verkehrssicherheitsprogramm NRW zeitlich an die nationalen und internationalen Programme anzupassen, ist das aktuelle NRW-Programm bis 2020 angesetzt, denn in vier Jahren läuft beispielsweise auch das Programm der Europäischen Union aus. Bezogen auf einen Zehnjahreszeitraum – ausgehend vom Jahr 2010 – soll die Zahl der Getöteten um 40 Prozent und die Zahl der Schwerverletzten um 20 Prozent reduziert werden.

4.2.1 **Verkehrsunfallstatistik NRW 2015**

Die aktuelle Verkehrsunfallstatistik sieht in NRW für 2015 derweil wie folgt aus:

In NRW sind 2015 deutlich mehr Motorradfahrer, Fußgänger und Senioren bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Die Zahl der getöteten Motorradfahrer schnellte um fast 19 Prozent auf 83 in die Höhe. Zwei Drittel von ihnen hatten den Unfall selbst verursacht. Insgesamt blieb die Zahl der Verkehrstoten in NRW – im Gegensatz zum Bundestrend - aber stabil. 2015 starb ein Mensch weniger auf den Straßen als im Vorjahr. Demnach starben 521 Menschen bei Verkehrsunfällen im Land. Dies war der zweitniedrigste Wert seit 1953. Die niedrigste Zahl der Toten gab es 2013 mit 479 Fällen.

Der negative Gesamttrend aus dem Vorjahr hat sich demnach bei der Zahl der tödlichen Unfälle nicht fortgesetzt. 2014 war die Zahl der Verkehrstoten nach jahrelangem Rückgang erstmals wieder gestiegen – und zwar deutlich mit einem Plus von neun Prozent auf 522 Todesopfer.

Im Straßenverkehr starben sieben Prozent mehr Fußgänger (123; Vorjahr: 115). Die Hälfte von ihnen hatte den tödlichen Unfall selbst verursacht. Zwei Drittel der tödlich verunglückten Fußgänger waren Senioren. Die Zahl der tödlich verunglückten Senioren (sowohl Fußgänger als auch Autofahrer) stieg insgesamt um fast neun Prozent auf 173 (Vorjahr: 159).

Während Alkohol als Unfallursache rückläufig ist, gerät das Smartphone immer stärker unter Verdacht. Im vergangenen Jahr registrierte die Polizei 146.000 Verkehrssünder mit Handy am Steuer – 14.000 oder 10,6 Prozent mehr als im Vorjahr. 339 Smartphones stellten die Beamten nach schweren Verkehrsunfällen sicher. In 182 Fällen wurde der Handygebrauch als Ursache ermittelt.

Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 nimmt die Unfallursachen ins Visier und will mit einem umfangreichen Maßnahmenkatalog gegensteuern:

So will das Programm nicht nur zu einer sicheren, sondern auch ökologisch verträglichen Mobilität beitragen, also einer Mobilität, die die Umwelt schont und zugleich die Verkehrssicherheit in den Städten und ländlichen Räumen nachhaltig verbessert. Dabei setzt das Programm auf verkehrsmittelübergreifendes Denken und auf Vernetzung der am „System Verkehr“ Beteiligten. Beispielhaft seien die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmen genannt, die sich insbesondere auch an kommunale Aufgabenträger wenden:

4.2.2 Verkehrssicherheit von Kindern:

Die Einschätzung von Verkehrssituationen ist für Kinder prinzipiell alles andere als einfach und häufig hoch fehlerbehaftet. Dies zeigt sich beispielsweise 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.

Folgende Maßnahmen sollen die Verkehrssicherheit von Kindern erhöhen:

Das MBWSV will die vom Arbeitskreis Verkehrssicherheit getragene Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ den Kommunen zur Verfügung stellen. Mit dieser Kampagne befasste sich der Ausschuss bereits in seiner letzten Sitzung am 02.09.2015 in Jüchen. Unter dem Aspekt der „familienfreundlichen Stadt“ sollen die Kommunen ermuntert werden, in kindgerechte Straßenraumgestaltung und sichere Infrastruktur zu investieren.

Die Schulen werden dazu aufgerufen mit Schulweg-Gehgemeinschaften („Walking Bus“), Elternhaltestellen, den „Verkehrszähmern“ und ähnlichen Projekten dazu beizutragen, die Verkehrssituation im unmittelbaren Schulumfeld zu entzerren.

Auf kommunaler Ebene regt das MBWSV zudem die Einrichtung von Kinderunfallkommissionen an, die als Bindeglied zwischen Kommunalverwaltung und externen Partnern agieren und eine präventive Verkehrssicherheitsarbeit verfolgen. Derzeit gibt es in NRW 24 Kinderunfallkommissionen, so etwa in Brühl oder Kerpen.

4.2.3 Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren:

Die steigende Anzahl von Älteren im Straßenverkehr ist eine der Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Bei einem Bevölkerungsanteil von 20 Prozent stellen die Seniorinnen und Senioren (über 65 Jahre) in NRW rund zwölf Prozent aller Verletzten, aber etwa 30 Prozent aller Getöteten.

Das MBWSV setzt sich auf Bundesebene für verpflichtende Sehtests alle 15 Jahre für alle Führerscheininhaberinnen und -inhaber ein.

Den Straßenverkehrsbehörden wird empfohlen im Rahmen von Sonderverkehrsschauen zu prüfen, inwiefern die Gestaltung des Straßenverkehrs auch den Belangen der Leistungsfähigkeit von Seniorinnen und Senioren entspricht.

An die Kommunen und die Verkehrsverbände wird der Appell gerichtet, Angebote zur Nutzung des ÖPNV zu schaffen, die sich speziell an Seniorinnen und Senioren richten und ihnen so Alternativen zu deren Pkw-Nutzung aufzeigen.

4.2.4 Fuß- und Radverkehr

Das MBWSV will den Stellenwert des Fußverkehrs weiter stärken und dessen Mobilitätspotenziale weiter erschließen. Deshalb werden Kreise, Städte und Gemeinden aufgefordert, die Schnittstellen des Fußverkehrs zu den übrigen Verkehrsarten zu überprüfen – und dort, wo nötig, zu optimieren –, damit der Fußverkehr seiner Scharnierfunktion Rechnung tragen kann. Mit der Herausgabe von Arbeits- und Entscheidungshilfen, zum Beispiel der Broschüre „Fortschritt – ein Plädoyer für den Fußverkehr“ der AGFS NRW, soll auf der Ebene der Kommunen die Diskussion zum Fußverkehr angestoßen werden. Das MBWSV bietet den Kommunen – unter Führung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW – bspw. die Durchführung von Fußgängerchecks und „walkable audits“ an, um die Städte und Gemeinden bei einer „Schwachstellenanalyse“ ihrer Fußwegenetze zu unterstützen.

Das MBWSV will aktiv bei den Kommunen werben, Mitglied in der fußgänger- und fahrradfreundlichen AGFS NRW zu werden und zu bleiben.

Das MBWSV unterstützt zudem die Realisierung des Radschnellwegs Ruhr (mehr dazu unter dem TOP „Verschiedenes“) und appelliert an die Kommunen, den Ausbau des Radverkehrsnetzes auf hohem Niveau fortzuführen – auch dadurch, dass eine interkommunale Vernetzung der Radwege gesucht wird.

4.2.5 Elektromobilität

Derzeit befinden sich unter den in Nordrhein-Westfalen zugelassenen 9,5 Mio. Pkw nur etwa 3.000 Elektroautos und rund 20.500 Hybrid-Fahrzeuge. Das MBWSV will die Elektromobilität gemeinsam mit dem Radverkehr und dem ÖPNV positionieren, weil Elektrofahrzeuge als einen Baustein eines multimodalen Verkehrsangebotes anzusehen sind.

Zur Förderung der Elektromobilität richtet sich an die Kommunen der Aufruf, den Aufbau der Ladeinfrastruktur konzeptionell und planerisch zu begleiten (und gegebenenfalls die Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenraum abzusichern).

4.2.6 Pedelecs

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Pedelecs liegen bei 19 km/h und sind damit 2 km/h höher als die herkömmlicher Fahrräder. Dieser minimale Tempounterschied ist vermutlich dadurch begründet, dass derzeit vor allem Fahrerinnen und Fahrer über 65 Jahren das Pedelec nutzen. Weil sie primär ihre gewohnten Wege mit reduzierter körperlicher Anstrengung zurücklegen wollen, ist die Geschwindigkeit bestenfalls sekundär.

Hinsichtlich der Unfallgefährdung bleibt festzustellen, dass die Unfallprotokolle der Polizei erst seit 2014 Pedelecs als Verkehrsmittel konkret ausweisen. Pilot-Auswertungen – etwa für den Kreis Steinfurt – machen deutlich, dass nur etwa zwei Prozent (15 von 681) der 2012 im Kreis verunfallten Radfahrerinnen und Radfahrer per Pedelec unterwegs waren – allerdings gehörten hiervon 80 Prozent zur Altersgruppe der über 65-Jährigen. Insgesamt entspricht das Un-

fallgeschehen von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern im Wesentlichen noch dem klassischen Radunfallgeschehen.

Pedelegs unterliegen bisheriger Erkenntnis nach keinem erhöhten oder grundsätzlich anders gelagerten Risiko als Fahrräder. Allerdings ist die derzeit noch überwiegende Nutzergruppe aufgrund ihres höheren Lebensalters bei Fahrradunfällen besonders verletzlich. Das MBWSV sieht Pedelegs als einen Baustein eines intermodalen Verkehrsangebotes an. Den Kommunen wird daher die Anwendung der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfohlen, um Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, die den Ansprüchen von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern sowie von Nutzerinnen und Nutzern herkömmlicher Fahrräder genügen. Für landesseitig geförderte Radverkehrsanlagen ist die Anwendung der ERA ohnehin verpflichtend.

An die Kommunen richtet sich ferner der Appell, sichere Fahrrad- und Pedelec-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten beziehungsweise zu gestatten.

4.2.7 Straßen mit hohem Motorradverkehrsaufkommen

Das Gefahrenpotenzial des Verkehrsmittels Motorrad liegt auf der Hand: 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.

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

Die Kommunen werden daher dazu aufgerufen, Motorradstrecken mit dem im Merkblatt aufgezeigten Maßnahmenspektrum auf Optimierungspotenziale zu prüfen.

Das MBWSV will dazu beitragen, das Merkblatt in Richtung einer MVMot 2.0 fortzuschreiben, um so weitere Sicherheitspotenziale für das Motorradfahren zu erschließen.