

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand



Quelle: <http://www1.wdr.de/wdr-migration/radschmetwegruhr-102-v-03e0galeriext.jpg>

In Kooperation mit:



Polizei Hessen

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Fachbereich
Bau- und Umweltingenieurwesen

2022

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand am 20.09.2022 (Präsenz und digital)

Zwar hat sich die Sicherheit im Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten erheblich verbessert, doch die Anzahl der Todesfälle und Verletzungen ist immer noch zu hoch.

Die Europäische Union hat in 2019 einen Politikrahmen für die Verkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ vorgelegt. Sie hat ihr ambitioniertes langfristiges Ziel bekräftigt, bis zum Jahr 2050 so weit wie möglich an die Zahl von Null Straßenverkehrstoten heranzurücken („Vision Zero“). Darüber hinaus wurden neue Zwischenziele festgelegt, um sowohl die Zahl der Verkehrstoten als auch der schweren Personenschäden zwischen 2020 und 2030 um 50% zu senken. Die EU baut auf nationalen Initiativen auf und bezieht alle Faktoren ein, die bei Unfällen eine Rolle spielen: Infrastruktur, Fahrzeugsicherheit, Verhalten der am Verkehr Teilnehmenden und Notfallmaßnahmen.

In Deutschland hat das Bundeskabinett im Juni 2021 das vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung für die Jahre 2021 bis 2030 beschlossen. Ergänzend wurde der „Pakt für Verkehrssicherheit“ gemeinsam mit Ländern und Kommunen geschlossen (www.paktfuerverkehrssicherheit.de). Die Bundesregierung will der Verkehrssicherheitsarbeit damit neuen Schwung geben, um der „Vision Zero“ einen weiteren Schritt näher zu kommen. Bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Unfällen schwer verletzt werden.

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes ist kein starrer Plan, sondern ein lebendiger und lernender Prozess, der regelmäßig überprüft und angepasst werden soll. Mit diesem breiten Ansatz will der Bund Länder und kommunale Spitzenverbänden, aber auch die Fachöffentlichkeit bei Verbänden, Institutionen und Unternehmen noch stärker als zuvor einbinden. Das Land Hessen hat in 2022 seine Verkehrssicherheitsstrategie bis 2035 vorgelegt und vertieft die Ansätze des Bundes.

Das diesjährige Symposium mit dem Motto „Auf dem Weg zur Vision Zero - Alle helfen mit!“ gibt einen Überblick zu strategischen Ansätzen verschiedener Verwaltungseinheiten in Hessen und zeigt Beispiele in der konkreten Umsetzung. Ein besonderer Blick gilt wiederum dem Fuß- und Radverkehr. Dabei wird auch das gesellschaftliche Engagement am Beispiel von Fuss e.V. und dem Blog „Darmstadt fährt Rad“ eingebunden.

Die gemeinsame Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen soll die Aus- und Weiterbildung in der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen. Das Wissen aus den Regelwerken soll um Informationen zu aktuellen Forschungsergebnissen ergänzt werden. Neue Handlungsansätze werden vorgestellt, um Impulse für Veränderungen zu geben.

Für die Organisation ist eine **Anmeldung** (Name, Vorname, Titel, Institution) **erforderlich** über die homepage der Hochschule:

<https://www.h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit/anmeldung/>

Grussworte	Prof. Dr.-Ing. Arnd Steinmetz., Präsident h_da	10.00 Uhr
	Michael Kolmer, Planungsdezernent und Stadtrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt	
Auf dem Weg zur Vision Zero - Alle helfen mit!	Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, h_da Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth, h_da und Autobahn GmbH des Bundes	10.30 Uhr
Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit	Dr. Rupert Pfeiffer, Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr Hessen Mobil	10.40 Uhr
Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen	Polizeidirektorin Mona Mai, Landespolizeipräsidium 13 - Verkehr Herr Ulf Mielinger - Sachgebietsleiter 24 - Verkehrssicherheit und Mobilität - HöMS	11.00 Uhr
Kaffeepause		11.30 Uhr
Verkehrserziehung an Schulen	Ulrich Striegel Hessisches Kultusministerium	11.45 Uhr
Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen	Dr.-Ing. Klaus Dapp Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referatsleiter V 3 – Nahmobilität	12.10 Uhr
Planungs-Check Nahmobilität	M.Eng. Laura Kehrer (h_da)	12.35 Uhr
Mittagspause		13.00 Uhr
Ziel- und Schwerpunktsetzungen für den Fußverkehr	Katalin Saary, Fuss e.V.	13.30 Uhr
Sichere Kreuzung für Alle!	Peter Rossteutscher, Katharina Metzker, Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfemann: h_da	13.55 Uhr
Kaffeepause		14.20 Uhr
Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit - Fahrradstaffeln	Polizeihauptkommissar Dominic McCormack, Polizeipräsidium Frankfurt am Main	14.35 Uhr
Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“	Timm Schwendy	15.00 Uhr
Aus- und Weiterbildung in der Verkehrssicherheitsarbeit an der h_da	Mark-Simon Krause (h_da)	15.25 Uhr
Zusammenfassung und Ausblick	Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl	15.45 Uhr
Ende		16.00 Uhr

Inhaltsverzeichnis

Auf dem Weg zur Vision Zero - Alle helfen mit!.....	1
Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit	23
Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit	41
der Polizei Hessen	41
Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen	59
Planungs-Check Nahmobilität	75
Sichere Kreuzung für Alle!.....	111
Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit Fahrradstaffeln	127
Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“	131
Zusammenfassung und Ausblick	167
Vorankündigung 2023	171

Auf dem Weg zur Vision Zero -
Alle helfen mit!

Prof. Dr. Jürgen Follmann
Dekan des Fachbereichs
Bau- und Umweltingenieurwesen
an der Hochschule Darmstadt

Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth
h_da und Autobahn GmbH des Bundes

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen

Haardtring 100
D-64295 Darmstadt
Deutschland

+49 6151 / 1638182
juergen.follmann @h-da.de



Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand an der Hochschule Darmstadt

- Moderation der Veranstaltung "Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen"
- Begrüßung und Einführung
- Grundlagen zur Verkehrssicherheit der Straßeninfrastruktur
- Einführung in das Sicherheitsaudit für die Straßeninfrastruktur im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks

zu Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

- | | |
|----------------|---|
| 1980 bis 1986 | Studium Bauingenieurwesen an der TH Darmstadt, Diplom 1986 |
| Oktober 1986 | Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TH Darmstadt (Prof. Dr.-Ing. H.-G. Retzko) |
| September 1986 | Promotion zum Dr.-Ing., Dissertation zur „Verkehrsabhängigen Zwischenzeitbemessung an Engstellen mit Lichtsignalanlagen“ |
| Januar 1991 | selbstständig im eigenen Planungsbüro für Verkehrswesen gemeinsam mit Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl
im Sep. 2001 Ausscheiden aus der Geschäftsleitung, heute: Mitgesellschafter und wissenschaftlicher Berater |
| März 2001 | Professor für Verkehrswesen, Verkehrssicherheit und Geografische Informationssysteme an der h_da |
| März 2017 | Dekan des Fachbereichs Bau- und Umweltingenieurwesen an der h_da |
| 2019 | Wissenschaftspreis der Hochschule Darmstadt in der Kategorie Transfer |

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen



Prof. Gerd Riegelhuth
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen

Haardtring 100
D-64295 Darmstadt
Deutschland

0151 / 121 60 111
gerd.riegelhuth @h-da.de



Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand an der Hochschule Darmstadt

- Begrüßung und Einführung, gemeinsam mit Herrn Prof. Dr.-Ing. Follmann
- Einführung in die Entwicklung der Anzahl der Unfälle und Getöteten im Verkehr in Deutschland seit Beginn den 1950er Jahren und der letzten 10 Jahre in Hessen unter Differenzierung nach Straßenkategorie und Verkehrsteilnehmer sowie und Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen wie Fortschritte passiver Schutzeinrichtungen oder gesunkener Verkehrsnachfrage im Rahmen der Corona-Pandemie
- Einführung in die Besonderheit der Beziehung zwischen hohem Ausbaustandard der Infrastruktur und gleichzeitig komplexen verkehrlichen Ereignissen

Zu Prof. Gerd Riegelhuth

- | | |
|-------------|---|
| 1977 – 1980 | Studium Bauingenieurwesen, Uni Bw München |
| 1981 – 1988 | Verschiedene Leitungsfunktionen innerhalb der Bundeswehr |
| 1988 – 1990 | Referendariat in der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung |
| 1990 – 2007 | Verschiedene Leitungsfunktionen innerhalb der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) |
| 2007 – 2011 | Leiter der Abteilung Verkehrsmanagement, Betrieb und Verkehr in der HSVV |
| 2012 – 2017 | Leiter der Abteilung Verkehr bei Hessen Mobil |
| 2017 – 2019 | Vizepräsident von Hessen Mobil |
| 2019 – 2021 | Präsident von Hessen Mobil |
| seit 2020 | Honorarprofessor am Fachbereich Bauingenieur- und Umweltingenieurwesen der h_da |
| seit 2021 | Leiter Geschäftsbereich Verkehrsmanagement, Betrieb und Verkehr der Autobahn GmbH |



h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN



Polizei Hessen



HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand an der Hochschule Darmstadt

20.09.2022

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 1

Umfrage zum 9 Euro-Ticket durch die Hochschule Darmstadt

Folge 130 von Station 64: Was kommt nach dem 9-Euro-Ticket?

Die bundesweit gültige Aktion war ein Erfolg. Diskussionen über ein mögliches Nachfolgemodell zeigen jedoch: Ein günstiges Ticket alleine löst nicht alle Probleme des ÖPNV.

Von *Julia Kühnert* und *Christopher Hechler*

Quelle: https://www.echo-online.de/lokales/suedhessen/folge-130-von-station-64-was-kommt-nach-dem-9-euro-ticket_25704366; Zugriff 10.09.2022



RMV Frankfurt aktuell
Befragung der Hochschule Darmstadt zum 9-Euro-Ticket



Die Hochschule Darmstadt hat eine Online-Befragung zum 9-Euro-Ticket gestartet, um mehr über die Erfahrungen von Fahrgästen mit diesem Ticket zu erfahren. In der Umfrage soll ermittelt werden, welche Personengruppen das 9 Euro Ticket genutzt haben, wie es genutzt wurde und welche Erwartungen es geweckt hat. Die Umfrage dauert circa 10 bis 15 Minuten.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Zur Umfrage: [Befragung der Hochschule Darmstadt zum 9-Euro-Ticket](https://limesurvey.h-da.de/index.php/472142)

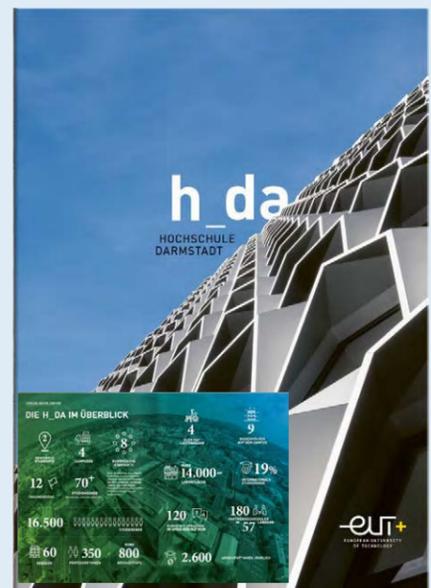
Quelle: <https://www.rmv.de/c/de/start/frankfurt>; Zugriff 10.09.2022

direkter Link zur Umfrage:
<https://limesurvey.h-da.de/index.php/472142>

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 3

50 Jahre Hochschule Darmstadt

<https://h-da.de/50jahre>





FÜR DIE GESELLSCHAFT

INNOVATIVE IDEEN

Unterwegs auf dem Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt. Der Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der h_da ist Treiber des ersten Projekts dieser Art in Hessen. Radelnde sind dort konsequent vom Autoverkehr getrennt. Die Idee macht Schule: Weitere Radschnellwege sind bereits in Planung.

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 2

Programm „Auf dem Weg zur Vision Zero – Alle helfen mit!“

10.00 Uhr	Grußworte Prof. Dr.-Ing. Amd Steinmetz, Präsident Präsident Hochschule Darmstadt (h_da) Michael Kolmer, Dezernent Wissenschaftsstadt Darmstadt
10.30 Uhr	Einführung Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, h_da Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth, h_da und Autobahn GmbH des Bundes
10.40 Uhr	Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit Dr. Rupert Pfeiffer, Hessen Mobil, Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr
11.00 Uhr	Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen Polizeidirektorin Mona Mai, Landespolizeipräsidium 13 - Verkehr Ulf Meilinger, Sachgebietsleiter 24 - Verkehrssicherheit und Mobilität - HöMS
11.30 Uhr	Kaffeepause
11.45 Uhr	Verkehrserziehung an Schulen Ulrich Striegel, Hessisches Kultusministerium
12.10 Uhr	Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen Dr.-Ing. Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWVW), Referatsleiter V 3 – Nahmobilität
12.35 Uhr	Planungs-Check Nahmobilität Stefan Burger, HMWVW, Referat V3 – Nahmobilität M.Eng. Laura Kehrer, h_da

13.00 Uhr	Mittagspause
13.30 Uhr	Ziel- und Schwerpunktsetzungen für den Fußverkehr Katalin Saary, Fuss e.V., Mitglied Bundesvorstand
13.55 Uhr	Sichere Kreuzung für Alle! Peter Roßteutscher, Radverkehrsbeauftragter der Wissenschaftsstadt Darmstadt Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfemann, h_da
14.20 Uhr	Kaffeepause
14.35 Uhr	Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit - Fahrradstaffeln POK Dominic James McCormack, Polizeipräsidium Frankfurt am Main
15.00 Uhr	Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ Timm Schwendy, Darmstadt
15.25 Uhr	Aus- und Weiterbildung in der Verkehrssicherheitsarbeit an der h_da Dipl.-Ing. Mark-Simon Krause, h_da
15.45 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl, h_da
16.00 Uhr	Ende

Tagungsbericht in etwa 4 Wochen verfügbar unter:
<https://h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit>

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 4

Verkehrssicherheitsprogramme 2021 bis 2030

Langfristiges Ziel
Null Straßenverkehrstote und schwere Verletzungen bis 2050

Zwischenziele
50% weniger Todesfälle und schwere Verletzungen zwischen 2020 und 2030

Ergebnisbezogene Zwischenziele
auf der Grundlage von wesentlichen Leistungsindikatoren in direkten Zusammenhang mit der Verringerung von Todesfällen und schweren Verletzungen

Safe-System-Ansatz
Ziele und Leistungskontrolle
Gemeinsame Verantwortung

Schwerpunkte:

- Infrastruktur: sichere Straßen und Gehwege
- sichere Fahrzeuge
- sichere Straßennutzung
 - sichere Geschwindigkeit
 - Fahren im nüchternen Zustand
 - Vermeiden von Ablenkungen beim Fahren
- Nutzung Sicherheitsgurte, Schutzausrüstung etc.
- neue Mobilitätsformen und demografischer Wandel
- schnelle und wirksame Notfalleinsätze

h_da | FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegeleth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 5

Straßenverkehrsordnung (StVO 2021)

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. **Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.** Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

zu § 1 Grundregeln (Ziffer 1, Rdnr. 1)

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. **Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Ziffer 1.2, Rdnr. 5)

h_da | FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegeleth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 7

Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 der Bundesregierung – was ist weiterhin geplant?

- Dialog fortführen
- Workshops
- Unfallverhütungsbericht
- Verkehrssicherheitsindikatoren
- alle 2 Jahre: Verkehrssicherheitskonferenz

1. Nationale Verkehrssicherheitskonferenz am 04. Mai 2021

- Pakt für Verkehrssicherheit voranbringen

h_da | FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegeleth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 6

Hessisches Verkehrssicherheitskonzept 2035 (veröffentlicht Februar 2022)

Prävention im Fokus

Ein Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen liegt auf der **Unfallprävention**. Hier soll Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit vorbeugend wirken. Dies richtet sich vorrangig an Zielgruppen mit erhöhtem Verkehrsunfallrisiko wie Kinder, junge Erwachsene, Zufußgehende, Radfahrende sowie Seniorinnen und Senioren. Die Landesregierung wird auch weiterhin mit anschaulichen Kampagnen – etwa zu den Themen Rücksicht, Rasen und Ablenkung – Verkehrsaufklärung betreiben, damit gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sich auf den hessischen Straßen sicher bewegen können.

Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Das Land Hessen wird den Bau und Betrieb von Straßen weiterhin als Einheit betrachten und das Konzept der „Sicheren Straße“ konsequent umsetzen. Hessen Mobil hat beispielsweise bereits 450 unfallauffällige Kurven entlang von Motorradstrecken mit einem Unterfahrschutz ausgestattet. Der Unterfahrschutz schließt die Lücke zwischen Bankett und Schutzplanke und reduziert dadurch Unfälle mit schwerwiegenden Verletzungen. Das HVSK 2035 sieht nunmehr eine generelle Nachrüstung entlang hessischer Motorradstrecken vor.

Ein weiterer Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Fuß- und Radverkehr in Hessen. Dabei werden gerade für Schulwege besonders hohe Anforderungen gestellt. Die Kommunen werden im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität durch Planungsinstrumente wie den Nahmobilitäts-Check und den Planungs-Check dabei unterstützt, Defizite zu erkennen. Die Umsetzung von Maßnahmen fördert das Land finanziell in der Regel mit 70 Prozent.

Neue Ideen für die Verkehrssicherheit

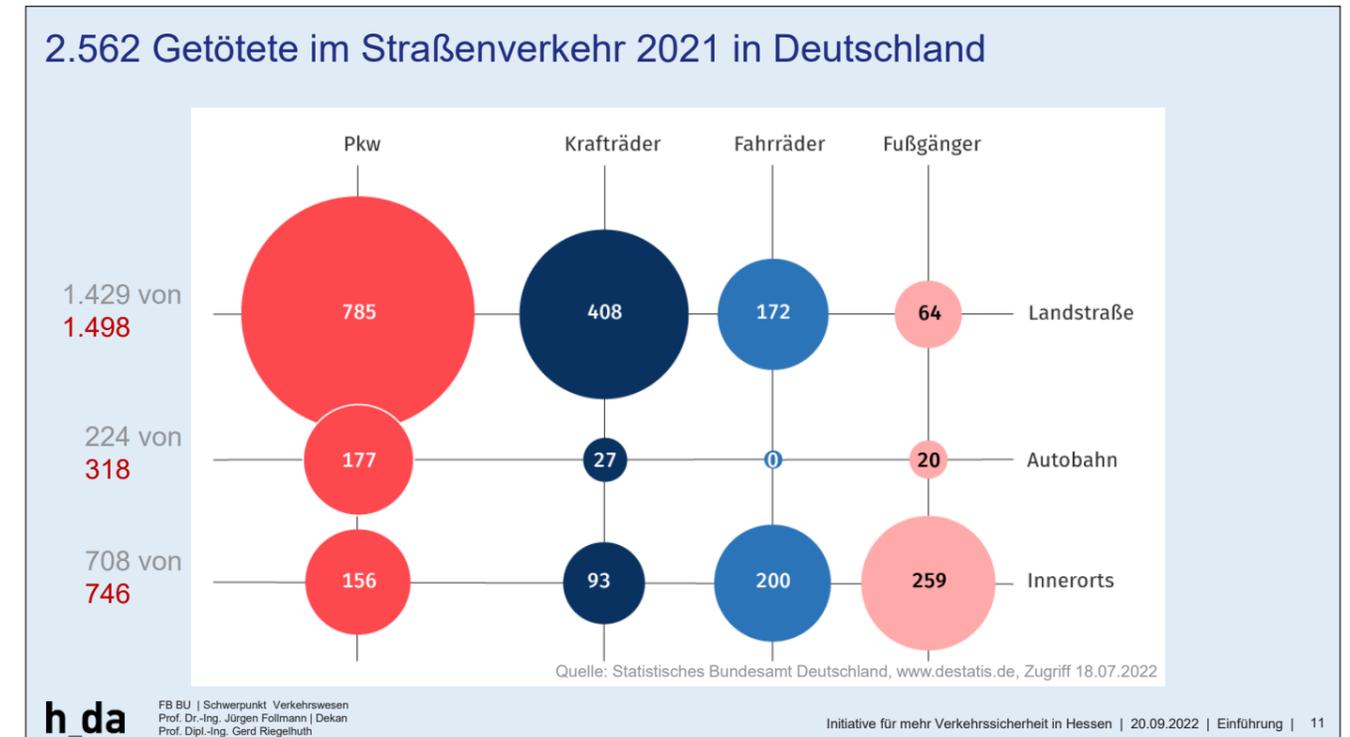
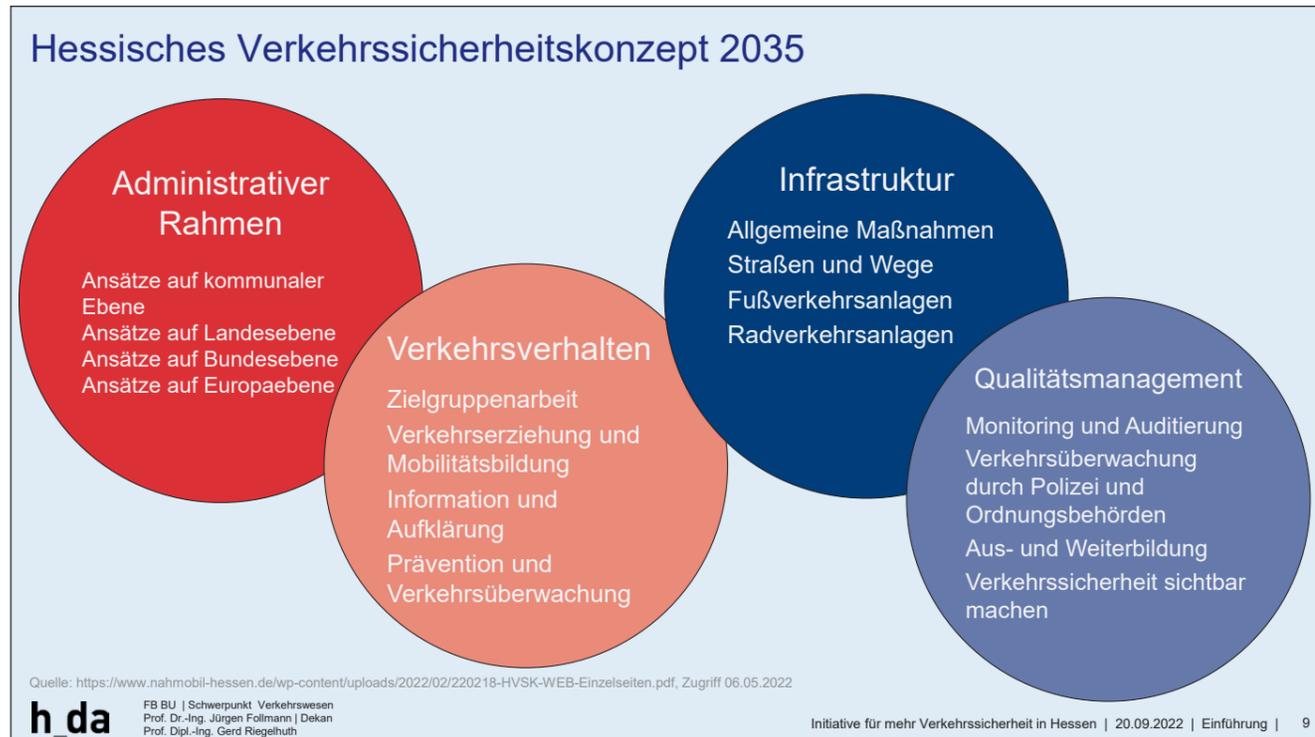
Neben baulichen Maßnahmen an der Infrastruktur und Verkehrsunfallprävention durch Aufklärungs- und Informationskampagnen verfolgt das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 auch vollkommen neue Ansätze wie z. B. die Einrichtung von **Kinder- und Jugendverkehrsschauen**, bei denen Polizei und Behörden unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen Gefahrenstellen untersuchen. Ziel ist es, aus der speziellen Sicht und der Erfahrung von Kindern und Jugendlichen heraus verkehrskritische Bereiche zu ermitteln und zu entschärfen.

„Wenn Kinder und Jugendliche motiviert werden sollen, sich einzubringen, muss deren Engagement auch gehört werden und Wirkungen haben. Das ist die Chance, aus der speziellen Sicht und der Erfahrung von Kindern und Jugendlichen heraus verkehrskritische Bereiche zu ermitteln und zu entschärfen“, so Minister Al-Wazir. „Darüber hinaus kann die aktive Einbindung von Kindern und Jugendlichen in die Verkehrssicherheitsarbeit ein bewusstes Verhalten im Straßenverkehr fördern und so weitere Unfälle vermeiden.“

Quelle: <https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/02/220218-HVSK-WEB-Einzelseiten.pdf>, Zugriff 06.05.2022

h_da | FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegeleth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 8



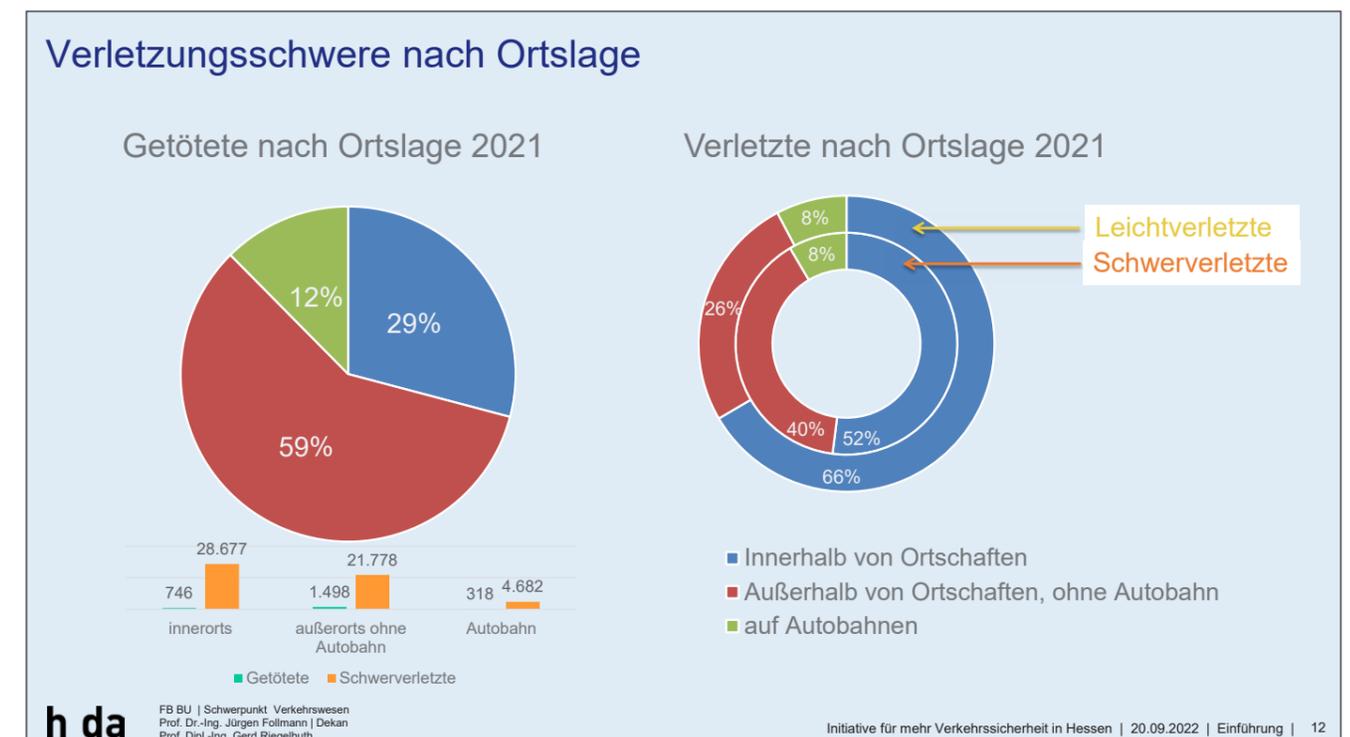
Hessisches Verkehrssicherheitskonzept 2035 – Leitsätze

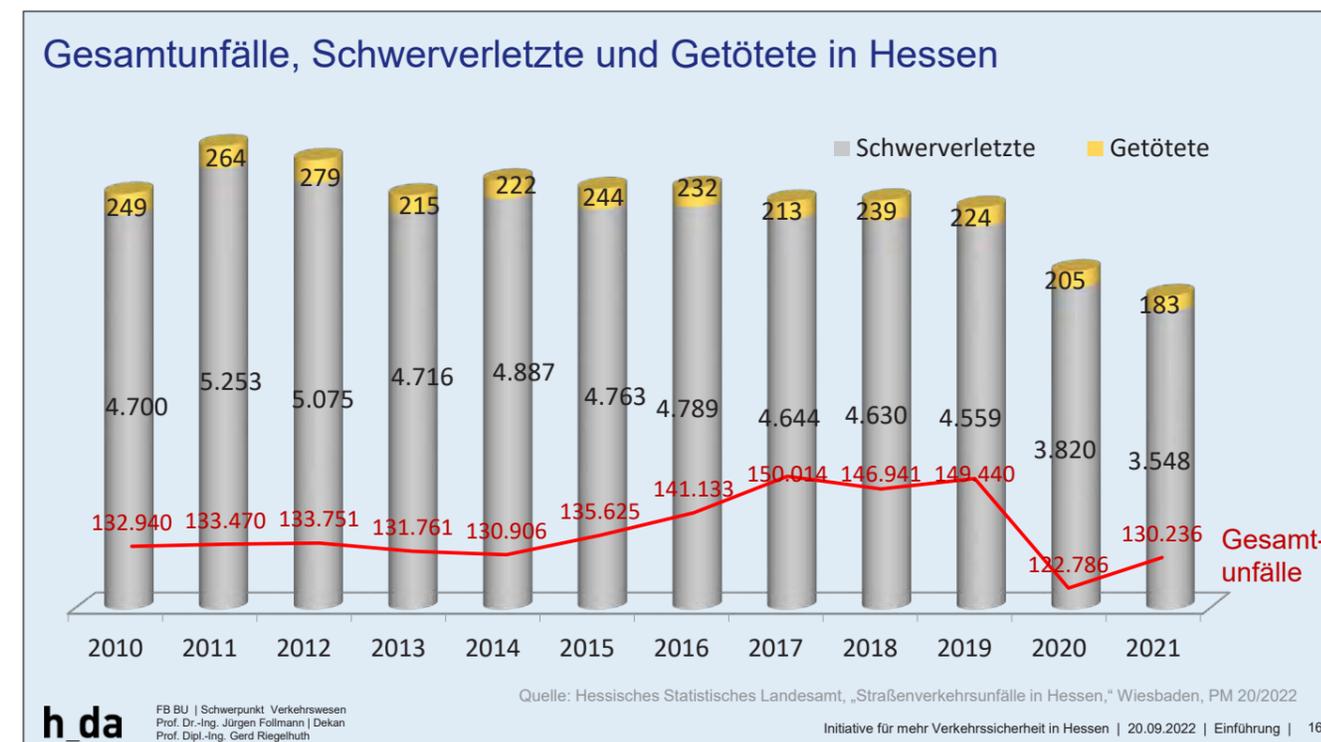
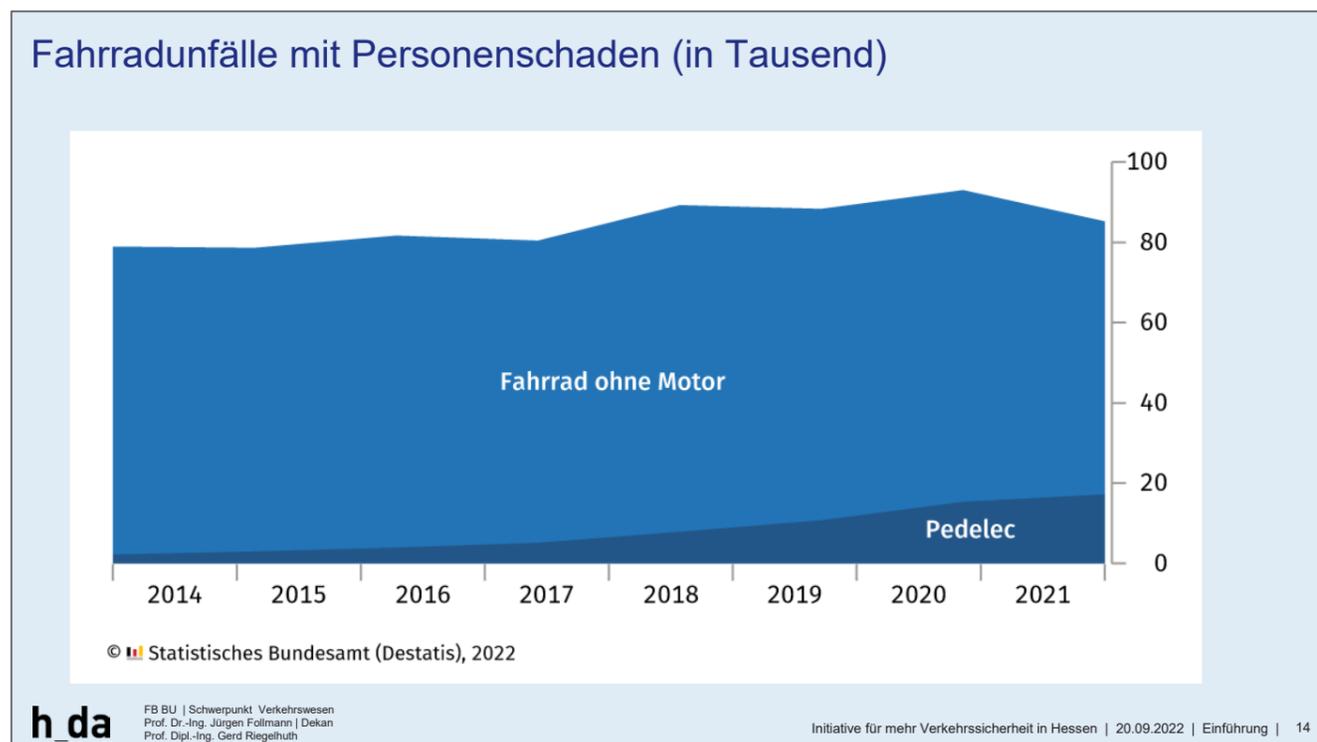
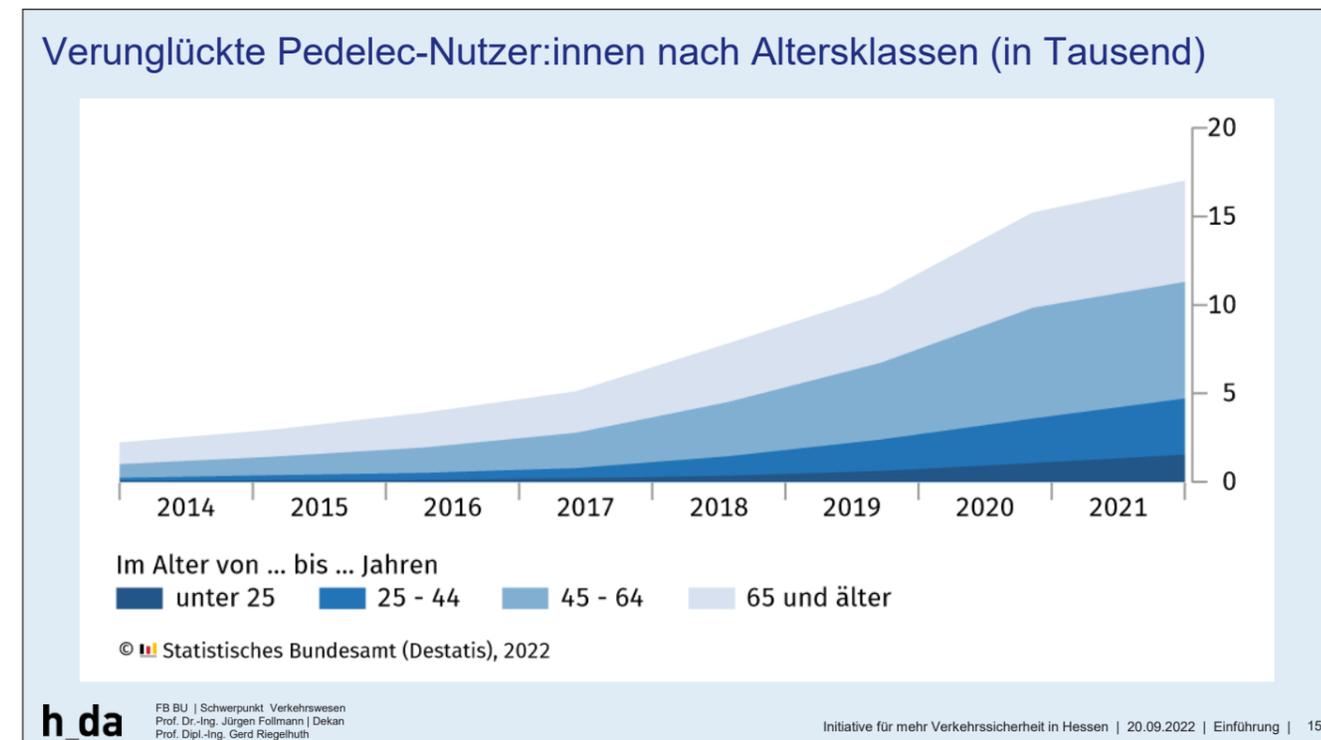
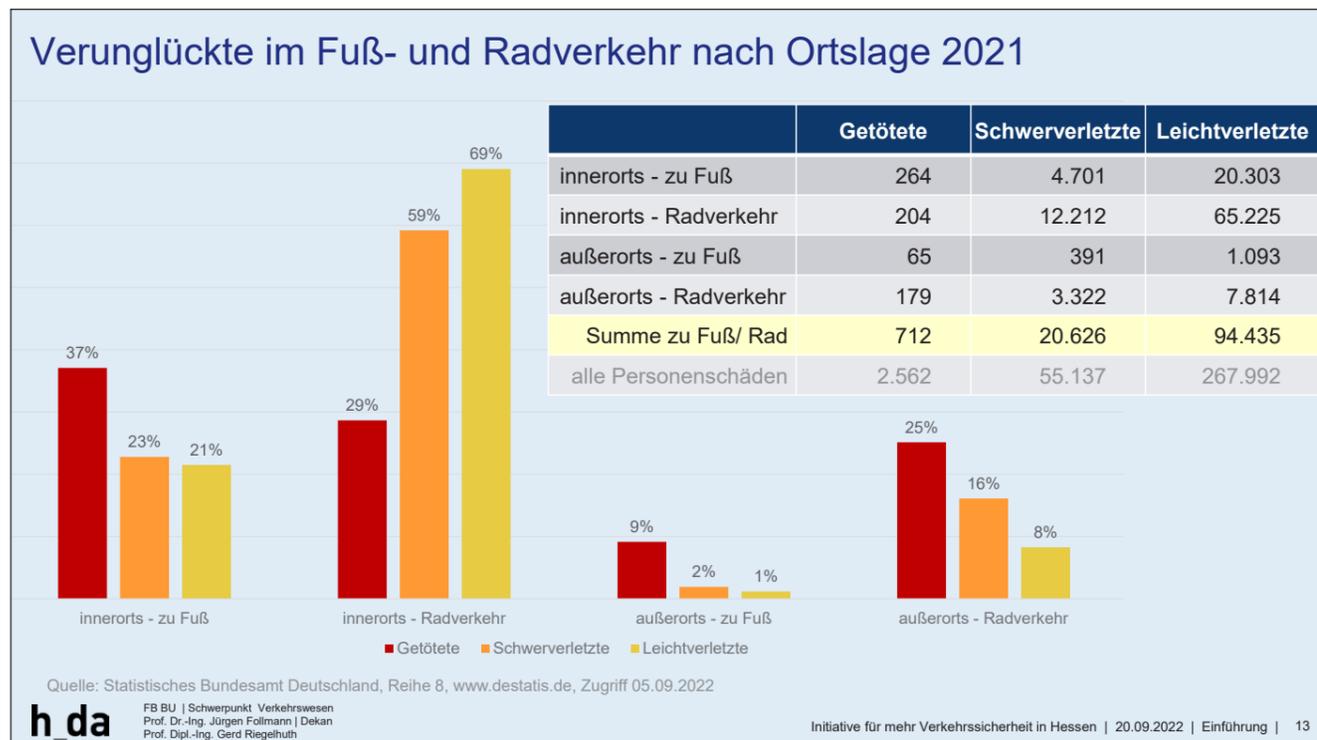
Wir folgen der **Vision Zero**: Durch Verkehrsunfälle sollen keine Menschen getötet und möglichst wenige verletzt werden. Wir wollen ...

- umfassende Transparenz zur aktuellen Verkehrssicherheitslage schaffen
- Veränderungen in Mobilität und Transport auf dem Weg zur Verkehrswende sicher gestalten
- Anreize zur Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit schaffen
- eine ausreichende Ressourcenausstattung für die Verkehrssicherheitsarbeit erzielen
- Verkehrsanlagen nach Verkehrssicherheitskriterien einwandfrei gestalten und betreiben sowie auftretende Probleme umgehend beseitigen
- Chancen der Digitalisierung und neuer Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nutzen
- Sensibilität für mehr Umsicht, die Belange der Verkehrssicherheit und für die Einhaltung geltender Regeln bei allen Beteiligten erhöhen
- Zusammenarbeit aller Beteiligten zu Gunsten der Verkehrssicherheit stärken
- Aus- und Weiterbildung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verstärkt fördern

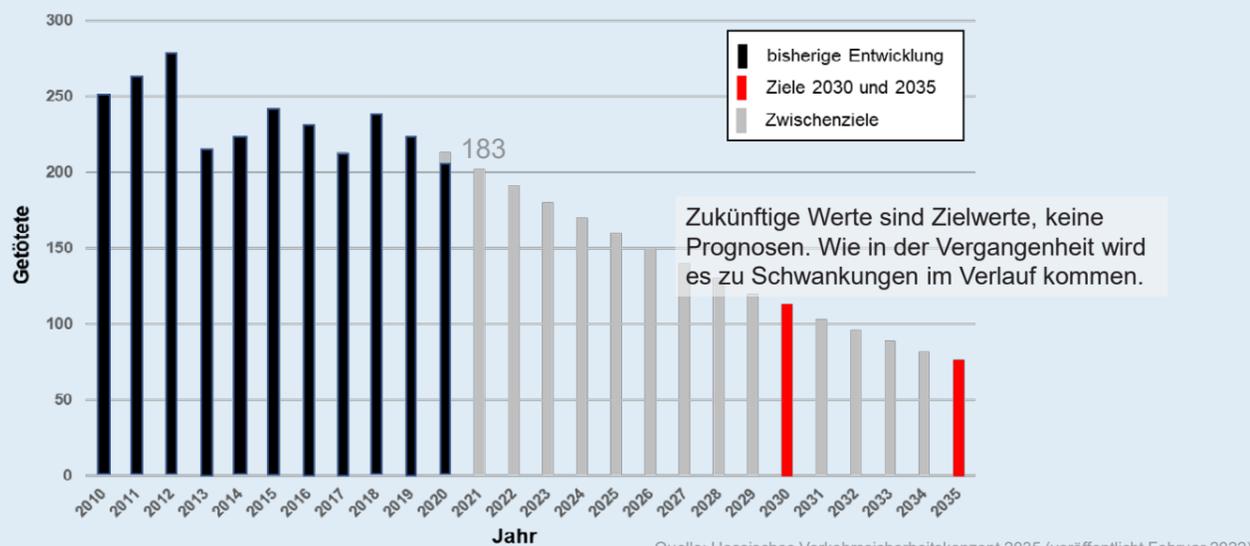
h_da FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
 Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegeleth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 10



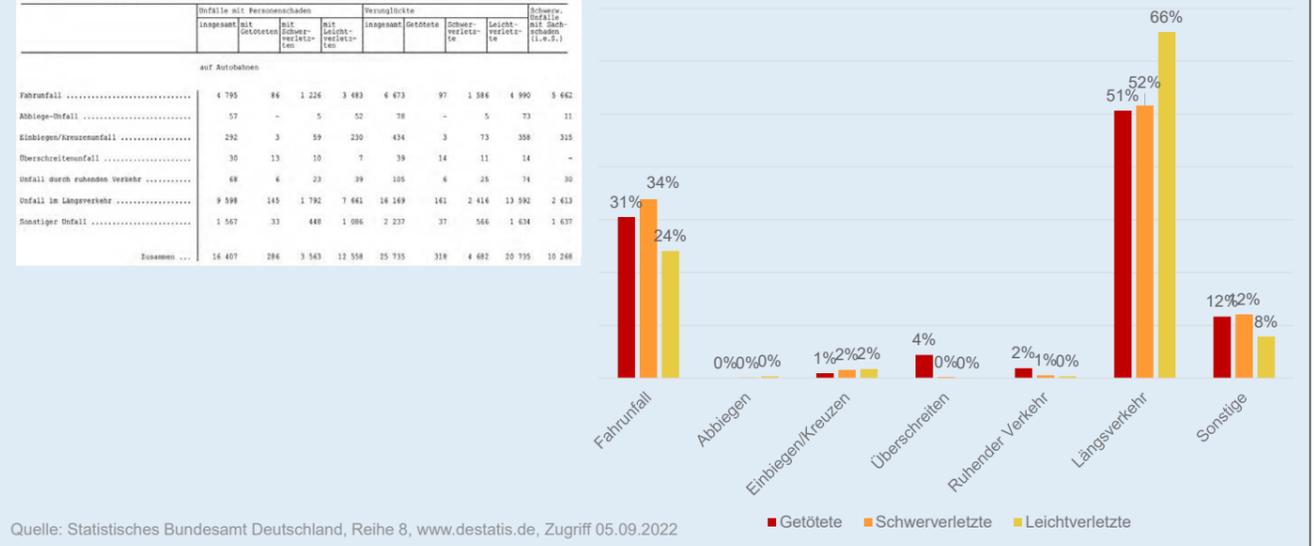


Bei Verkehrsunfällen in Hessen Getötete – Entwicklung seit 2010 und Ziele bis 2035



Quelle: Hessisches Verkehrssicherheitskonzept 2035 (veröffentlicht Februar 2022)
 Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 17

Straßenverkehrsunfälle und Unfallfolgen 2021 auf Autobahnen – nach Unfalltypen und Straßenkategorien



Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland, Reihe 8, www.destatis.de, Zugriff 05.09.2022
 Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 19

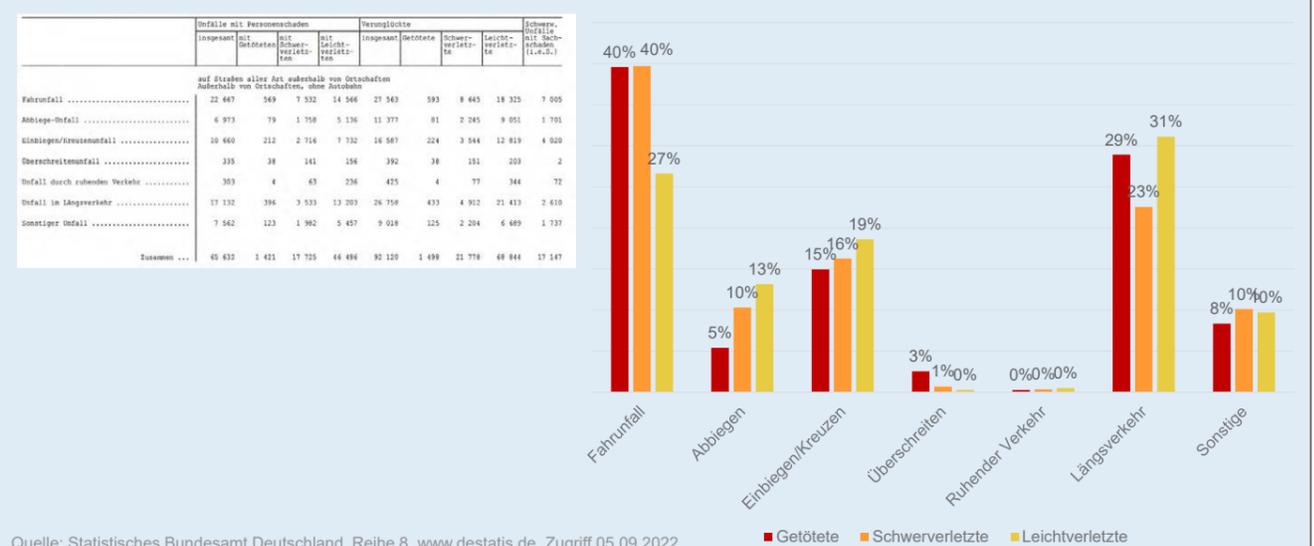
Verkehrsunfälle in Hessen – Januar bis Juni 2022

Art der Angabe	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und Verunglückte in Hessen Januar bis Juni 2022		Zu- bzw. Abnahme (-) Januar bis Juni 2022 gegenüber Januar bis Juni 2021	
	Januar bis Juni		abs.	%
	2022	2021		
	Anzahl			
Unfälle mit Personenschaden	8.897	7.423	1.474	19,9
Verunglückte insgesamt	11.582	9.587	1.995	20,8
davon getötete Personen ¹⁾	84	70	14	20,0
verletzte Personen	11.498	9.517	1.981	20,8
davon Schwerverletzte	1.851	1.642	209	12,7
davon Leichtverletzte	9.647	7.875	1.772	22,5

1) Einschließlich der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen
 © Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2022 Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 18

Straßenverkehrsunfälle und Unfallfolgen 2021 auf Landstraßen – nach Unfalltypen und Straßenkategorien



Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland, Reihe 8, www.destatis.de, Zugriff 05.09.2022
 Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 20



Ergebnispapier ist online:
<https://www.fgsv.de/news-1/ergebnisse-des-symposiums-angemessene-geschwindigkeiten-im-strassennetz-301.html>

Symposium
Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz
04. August 2022

Programm

Gesamtmoderation: Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

09:00 Uhr Ankunft / Check-In

09:30 Uhr Grußworte
Dr.-Ing. Sven-Martin Nielsen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
Prof. Dr.-Ing. Nicole Saenger
Vizepräsidentin für Forschung und Nachhaltige Entwicklung
Dipl.-Ing. Katharina Metzker
Mobilitätsamt Stadt Darmstadt

Blitzlichter zum Status Quo

10:00 Uhr Verkehrsrechtlicher Rahmen Status Quo und Grenzen der StVO und VwV
Kanzlei bhh - Becker Büttner Held
Tobias Wernicke

10:20 Uhr Blickwinkel der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD)
Wulf Hoffmann Polizeidirektor a.D.

10:40 Uhr Verkehrspsychologie - Gefährlichkeit zu hoher Geschwindigkeiten und deren Beeinflussungsmöglichkeit
Tanja Nagel, M.Sc. Psychologie DVR

11:00 Uhr Kaffeepause

Blick ins benachbarte Ausland

11:30 Uhr Speed, speeding and speed management
Ingrid van Schagen (Senior Researcher)
SWOV Institute for Road Safety Research

12:00 Uhr Setting Credible Speed Limits - Case Studies from Finland and the World
Jaakko Klång (Traffic Safety Engineer)
Centres for Economic Development, Transport and the Environment for South-west Finland

12:30 Uhr Mittagspause

Sessions zu Höchstgeschwindigkeiten mit Diskussion

13:30 Uhr 3 Sessions (inhaltliche Diskussion)

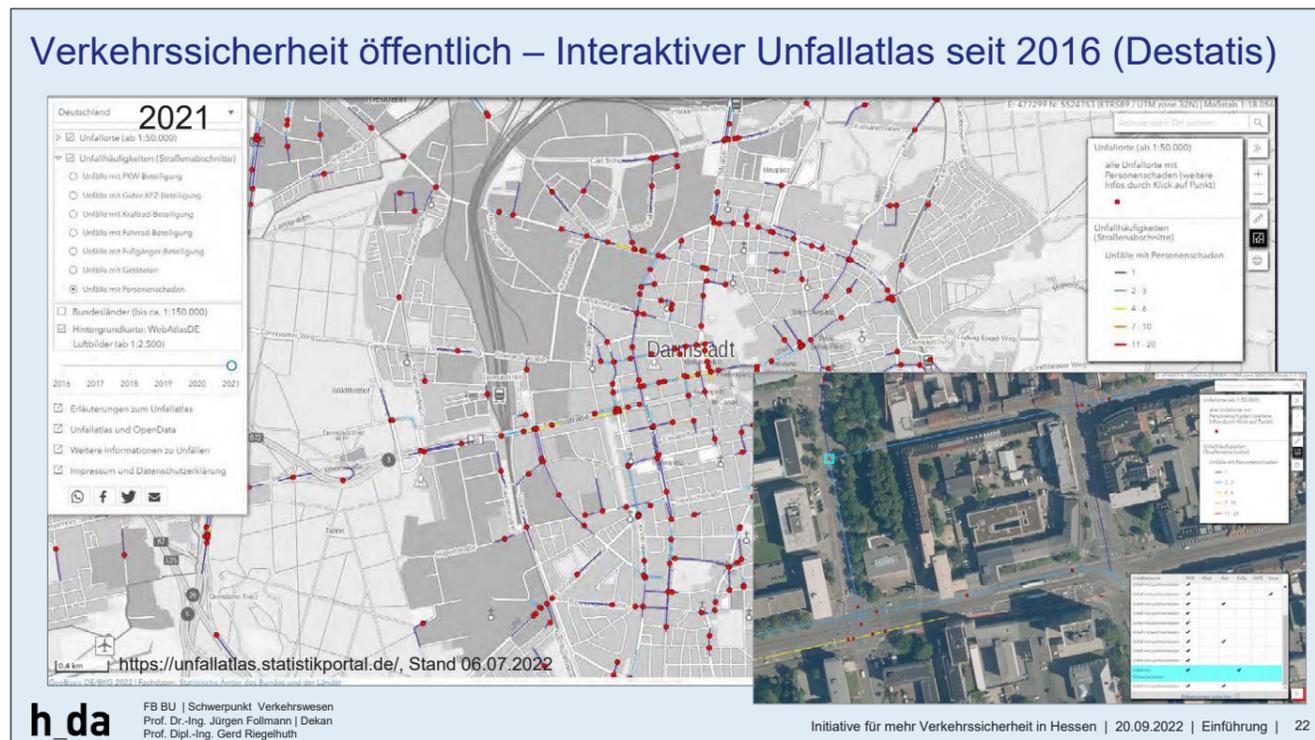
15:30 Uhr Kaffeepause

16:00 Uhr Bericht aus den Sessions
Moderator:in / Protokollant:in

16:30 Uhr Abschlussdiskussion

17:00 Uhr Ende

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Symposium „Angemessene Geschwindigkeiten“ – Sessions

Session
Autobahn

Session
Landstraßen

Session
Stadtstraßen

Moderation:
Dr.-Ing. Matthias Zimmermann,
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

20 Teilnehmende

Moderation:
Harald Bode, Landesbetrieb Straßen NRW
Wolfram Mischer, Bezirksregierung Detmold

20 Teilnehmende

Moderation:
Univ. Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach,
Bergische Universität Wuppertal

40 Teilnehmende

h_da FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 24

Symposium „Angemessene Geschwindigkeiten“ – Plenum

Brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?

(Antworten n=54)

■ Ja
■ Nein
■ Unentschieden

Worin sehen Sie den größten Nutzung von neuen Regelgeschwindigkeiten?

Tätigkeitsbereich der Teilnehmer:innen

(Antworten n=55)

■ Stadt- und Verkehrsplanung (Behörde)
■ Hochschule / Wissenschaft
■ Stadt- und Verkehrsplanung (privat)
■ Verkehrsbehörde
■ Polizei

h_da

FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
 Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 25

impact Magazin für angewandte Wissenschaft und Kunst
<https://impact.h-da.de/tempolimits> DE EN h_da

Am Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt (h_da) treiben die Verkehrsexperten Prof. Dr. Jürgen Follmann und Mark-Simon Krause die Tempolimit-Debatte in Deutschland voran. Aus Sicht der Wissenschaftler sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, sondern auch zur Verkehrssicherheit. Im impact-Interview erläutern sie, welche Fakten dafür sprechen, wie Tempolimits in unseren Nachbarländern funktionieren und warum die Diskussion in Deutschland so emotional geführt wird.

Kontakt

Christina Janssen
 Wissenschaftsredakteurin
 Hochschulkommunikation
 Tel.: +49.6151.16-30112
 E-Mail: christina.janssen@h-da.de

h_da

FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
 Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 27

Kommunen gemeinsam offensiv für Veränderungen ...

30 Lebenswerte Städte und Gemeinden

Die Initiative Forderungen Schon dabei Mitmachen News Weitere Infos/Links FAQ Online-Konferenz

Weit über 200 Teilnehmer bei erster Online-Konferenz der Initiative am 22.6.

Am 22. Juni fand die erste Online-Konferenz der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ statt. Im Mittelpunkt stand der Austausch der Gründerinnen und Gründer der Initiative mit den Beitrittskommunen aus dem gesamten Bundesgebiet, Pressevertreterinnen und -vertretern und allen Interessierten. Impulsreferate zum aktuellen Stand der Initiative sowie zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Umsetzung der Forderungen der starken Gemeinschaft sorgten für vielfältigen, zielgerichteten Input. Eine ganze Reihe von verkehrlichen Beispielen aus den Beitrittskommunen rundeten das Programm der ausgesprochen praxisorientierten Veranstaltung ab.

Aufzeichnung der Online-Konferenz (via Youtube-Kanal der Stadt Aachen)

Quelle: <http://lebenswerte-staedte.de/online-konferenz.html>, Zugriff 18.09.2022

Diese 276 Kommunen wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden (sowie Landkreis Stendal), die sich bis 07.09.2022 der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen haben.

Grafik: Agora Verkehrswende (09/2022) | Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de> - Erstellt mit Datawrapper

In der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ engagieren sich bereits

276

Städte und Gemeinden für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits

h_da

FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
 Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 26

Veränderungen in der StVO 2021 – Änderungsbedarf Regelwerke

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

§ 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(4) **Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden**, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“

§ 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

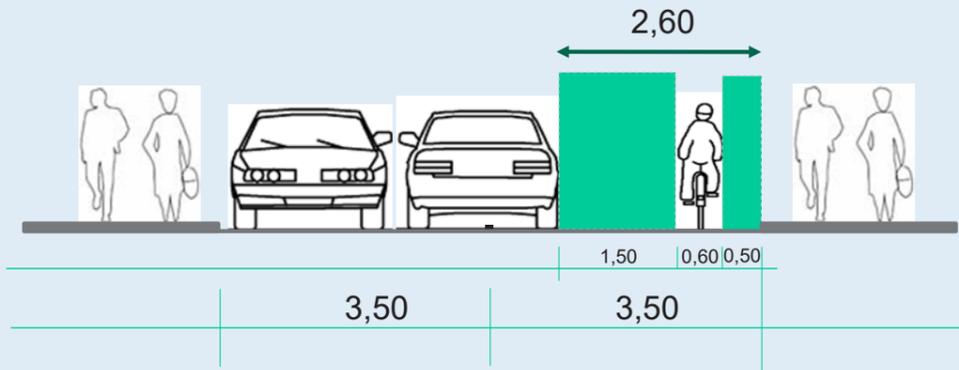
„**Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand** zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokraftfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand **innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m**.“

h_da

FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
 Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 28

So viel Platz gehört Radfahrenden !



Grafikelemente: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt, FGSV 2006

Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit, zum AA39 der FGSV am 21.03.2019

Neue Ansätzen durch Veränderungen in der StVO 2021



Im zweiten Anlauf zu Tempo 30?

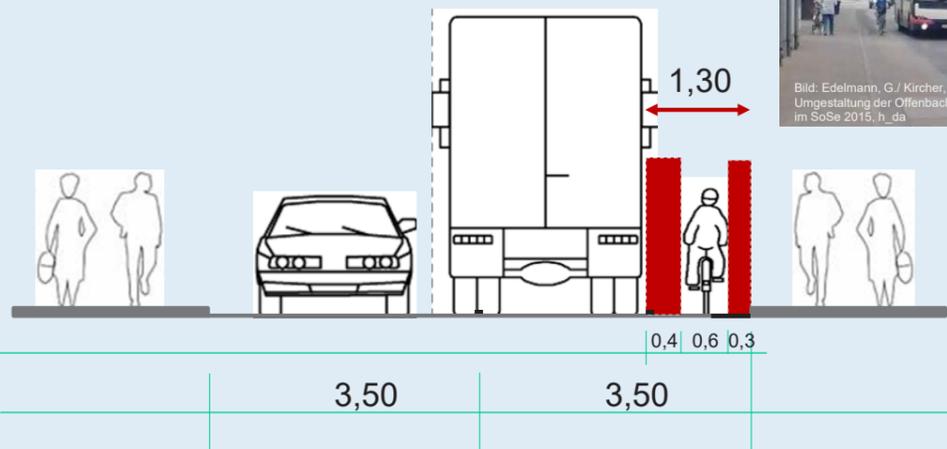
Für Griesheimer Hauptverkehrsstraßen B 26 und Südring sind Limits geplant / Schutz von Kindern und Radfahrern

Quelle: Darmstädter Echo vom 18.06.2022

Zur Hilfe komme der Stadt eine Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2019. Galt beim ersten Anlauf noch, dass für Tempo 30 eine „besondere Gefahrenlage“ gegeben sein müsse, ist es nun möglich, auch Beschränkungen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu verhängen, wenn in angrenzender Nachbarschaft Einrichtungen für Kinder existieren und keine abgetrennten Radstreifen markiert werden können. Das ist bei den genannten Straßen der Fall. Für Radwege sind die Fahrbahnen zu eng. Und beispielsweise am Südring befinden sich von Kindern genutzte Sportstätten, eine Grundschule und Spielplätze.

Eine Zählung des Radverkehrs, so Röhrig, müsse dennoch erfolgen, damit das Vorhaben auf validen Füßen stehe. Wären wider Erwarten zu wenige Radfahrende auf den Straßen, könnten Klagen oder Beschwerden das Projekt kippen. Einen konkreten Sollwert gebe es nicht, es müsse aber belegt sein, dass ausreichend viele Radfahrende die Areale nutzen.

So viel Platz wird gelassen...



Grafikelemente: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt, FGSV 2006

Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit, zum AA39 der FGSV am 21.03.2019

Dreieich – Frankfurter Straße – Schutzstreifen Überholen des Radverkehrs bei Begegnung von Kfz nicht erlaubt



Rödermark – Umgestaltung/ -markierung der OD und zul. 30 km/h dringend

Dienstag, 12. April 2022, Offenbach-Post / Rödermark

Urberacher Hauptstraßen: nächtliches Tempolimit durchgesetzt, aber noch viele Hängepartien



2018 hat Rödermark einen Nahmobilitätsplan beschlossen, der das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen entlang der Urberacher Hauptstraßen – hier die B486 – sicherer und attraktiver machen sollte. Zu diesem Konzept gehören neben Kreiseln an den Ortseinfahrten auch eine Aufpflasterung in Höhe der St. Gallus-Kirche. Die Freien Wähler wollten jetzt in einer Anfrage an den Magistrat wissen, ob die Stadt schon erste Maßnahmen umgesetzt oder zumindest bei Hessen Mobil beantragt hat. Eine nachhaltige Umgestaltung hängt davon ab, ob die Ortsdurchfahrten Bundes- und Landstraßen bleiben oder zu einer Ortsstraße heruntergestuft werden, heißt es in der Antwort von Bürgermeister Jörg Rotter. Solange diese Frage nicht geklärt ist, wird Hessen Mobil keine Investitionen tätigen, die die Funktion von B486 und L3097 als überörtliche Verkehrswege beeinträchtigen können. Rotter weist aber auch darauf hin, dass die Verwaltung in Sachen Verkehrsplanung unterbesetzt ist: Die erst im Oktober 2020 geschaffene Stelle ist schon wieder frei geworden. Immerhin:

h_da FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 33

Programm „Auf dem Weg zur Vision Zero – Alle helfen mit!“

10.00 Uhr	Grußworte Prof. Dr.-Ing. Arnd Steinmetz, Präsident Präsident Hochschule Darmstadt (h_da) Michael Kolmer, Dezernent Wissenschaftsstadt Darmstadt
10.30 Uhr	Einführung Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, h_da Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth, h_da und Autobahn GmbH des Bundes
10.40 Uhr	Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit Dr. Rupert Pfeiffer, Hessen Mobil, Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr
11.00 Uhr	Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen Polizeidirektorin Mona Mai, Landespolizeipräsidium 13 - Verkehr Ulf Mielsing, Sachgebietsleiter 24 - Verkehrssicherheit und Mobilität - HöMS
11.30 Uhr	Kaffeepause
11.45 Uhr	Verkehrserziehung an Schulen Ulrich Striegel, Hessisches Kultusministerium
12.10 Uhr	Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen Dr.-Ing. Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), Referatsleiter V 3 – Nahmobilität
12.35 Uhr	Planungs-Check Nahmobilität Stefan Burger, HMWEVW, Referat V3 – Nahmobilität M.Eng. Laura Kehrer, h_da

13.00 Uhr	Mittagspause
13.30 Uhr	Ziel- und Schwerpunktsetzungen für den Fußverkehr Katalin Saary, Fuss e.V., Mitglied Bundesvorstand
13.55 Uhr	Sichere Kreuzung für Alle! Peter Roßteutscher, Radverkehrsbeauftragter der Wissenschaftsstadt Darmstadt Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfemann, h_da
14.20 Uhr	Kaffeepause
14.35 Uhr	Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit - Fahrradstaffeln POK Dominic James McCormack, Polizeipräsidium Frankfurt am Main
15.00 Uhr	Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ Timm Schwendy, Darmstadt
15.25 Uhr	Aus- und Weiterbildung in der Verkehrssicherheitsarbeit an der h_da Dipl.-Ing. Mark-Simon Krause, h_da
15.45 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl, h_da
16.00 Uhr	Ende

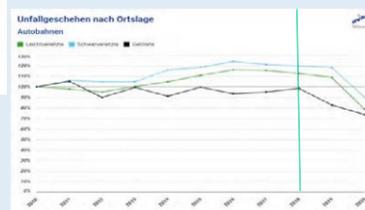
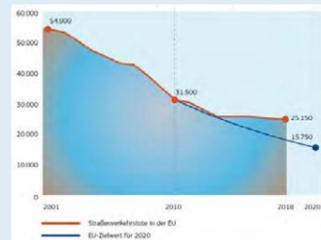
Tagungsbericht in etwa 4 Wochen verfügbar unter:
<https://h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit>

h_da FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan
Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Einführung | 35

„Vision Null Straßenverkehrstote“

- **Autobahnen:** Generell relativ sicher aber ähnlich dem EU-Trend Stagnation + besonderer Kontext
- **Safe System:** Infrastruktur ¹⁾, Fahrzeugsicherheit, Verhalten der am Verkehr Teilnehmenden ²⁾ und Notfallmaßnahmen ³⁾
- **Konkretisierung** des EU-Politikrahmens erforderlich. Beispiel: Stau und instabiler Verkehr erhöhen die Unfallgefahr → **Intelligente Infrastruktur** zur Stauvermeidung, Warnung und Reduzierung der Differentialgeschwindigkeiten



- 1) Sicherheitsbewertung von Straßen etc.
- 2) Sicherstellung der Einhaltung von Verboten und Geboten wie z.B. der zul. Höchstgeschwindigkeit, Lkw-Überholverbote etc.
- 3) Wirksame, beschleunigte Versorgung nach einem Unfall (z.B. E-Call, „Elektronische Rettungsgasse“)

Prof. Gerd Riegelhuth, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsmanagement, Betrieb und Verkehr 34

Neue Strukturen für die
Verkehrssicherheitsarbeit

Dr. Rupert Pfeiffer
Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr
Hessen Mobil

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Dr.-Ing. Rupert Pfeiffer
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
Abteilung Betrieb und Verkehr / Abteilungsleiter

Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden
Deutschland

+49 611 / 3663291
rupert.pfeiffer @mobil.hessen.de



Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit

- Organisation Hessen Mobil
- Struktur der Verkehrssicherheitsarbeit bei Hessen Mobil
- Themenfelder der Verkehrssicherheitsarbeit
 - Sicherung der Straßeninfrastruktur
 - Unfallkommissionsarbeit
 - Besonders im Blick / Thematische Sonderuntersuchungen:
Sichere Knotenpunkte, Baumunfälle, Motorradfahrende, Radfahrende
 - Sicherheitsaudits

Zu Dr.-Ing. Rupert Pfeiffer

1988 - 1993 Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule Darmstadt, Diplom 1993
1993 - 1997 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Massivbau der Technischen Hochschule Darmstadt
1997 - 2000 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Statik der Technischen Universität Darmstadt
2001 Mitarbeiter Kinkel & Partner Ges. Beratender Ingenieure mbH, Neu-Isenburg
2001 Promotion zum Dr.-Ing. am Fachbereich Bauingenieurwesen und Geodäsie der Technischen Universität Darmstadt
2001 - 2003 Referendariat in der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
2003 - 2005 Amt für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden, Leiter Projektgruppe 4 (Bau)
2006 - 2011 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (in verschiedenen Funktionen)
2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt, Leiter Projektmanagement I (Bau)
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
2012 - 2015 Leiter des Dezernates „Instandsetzung Ingenieurbauwerke“
2016 - 2019 Leiter des Dezernates „Steuerung Betrieb“
2019 - 2020 Leiter der Abteilung „Betrieb“
seit 2021 Leiter der Abteilung „Betrieb und Verkehr“



Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit

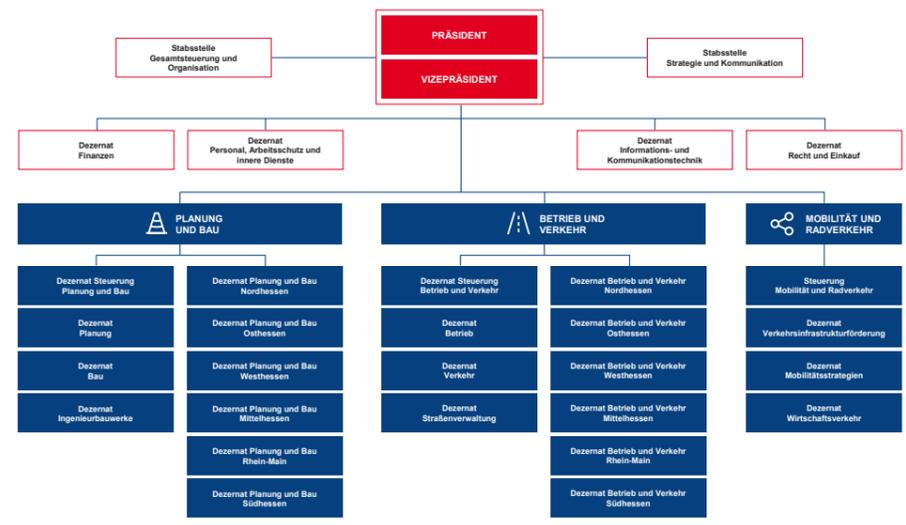
Dr. Rupert Pfeiffer
Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr

Darmstadt, den 20.09.2022

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement




Organisation Hessen Mobil



Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

3




Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Agenda

- Organisation Hessen Mobil
- Struktur der Verkehrssicherheitsarbeit bei Hessen Mobil
- Themenfelder der Verkehrssicherheitsarbeit
 - Sicherung der Straßeninfrastruktur
 - Unfallkommissionsarbeit
 - Besonders im Blick / Thematische Sonderuntersuchungen
 - Sichere Knotenpunkte
 - Baumunfälle
 - Motorradfahrende
 - Radfahrende
 - Sicherheitsaudits

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

2




Organisation Hessen Mobil

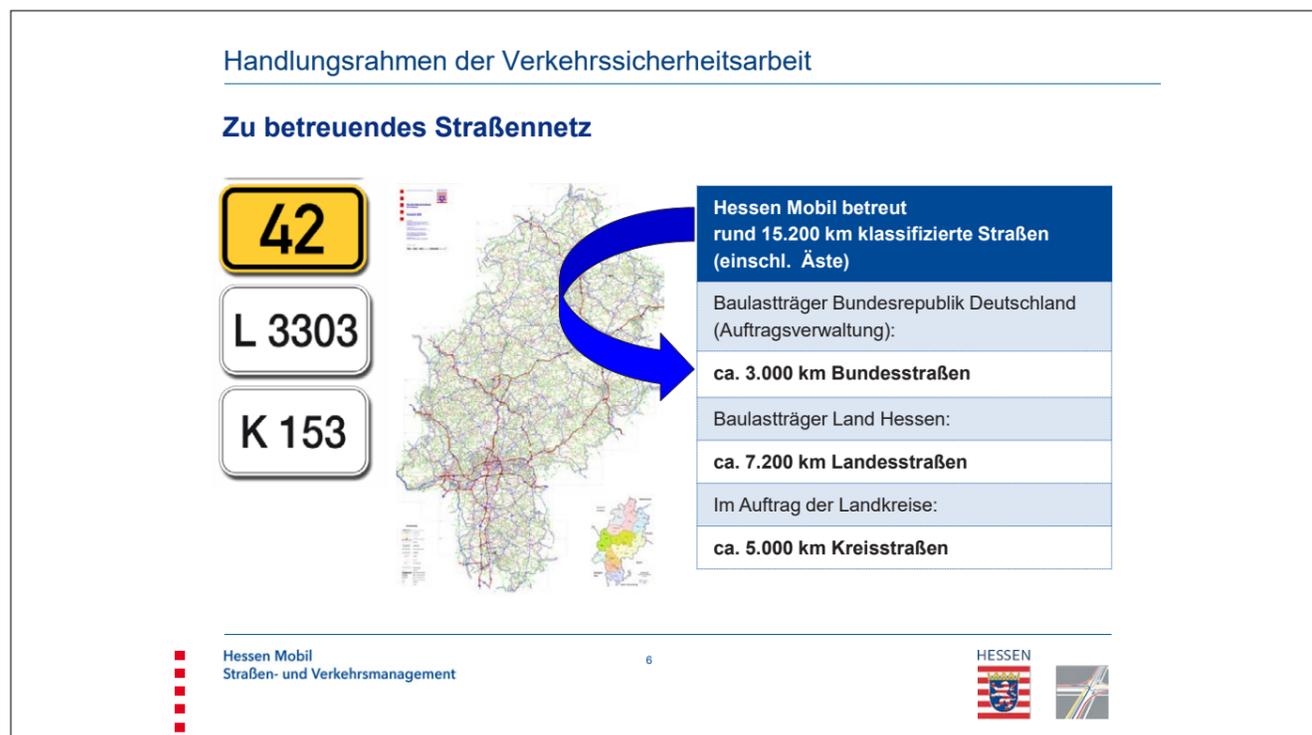
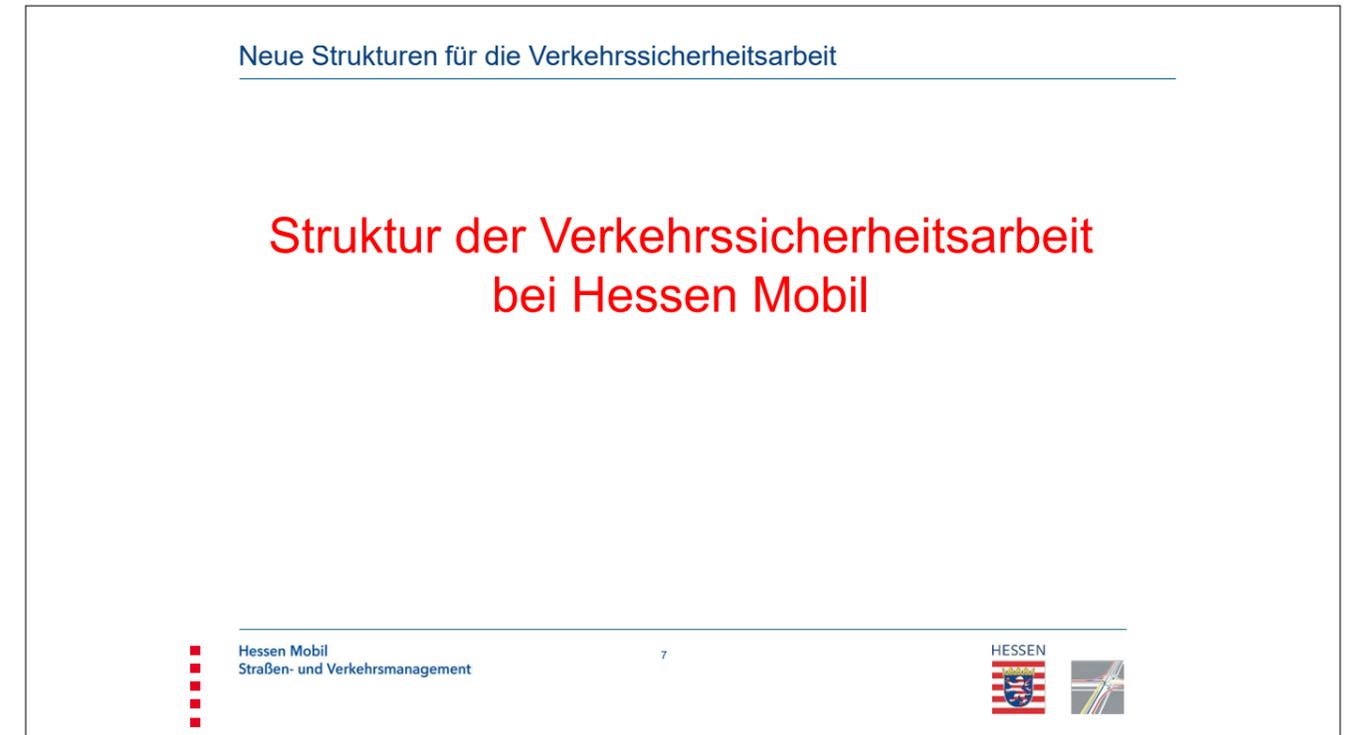
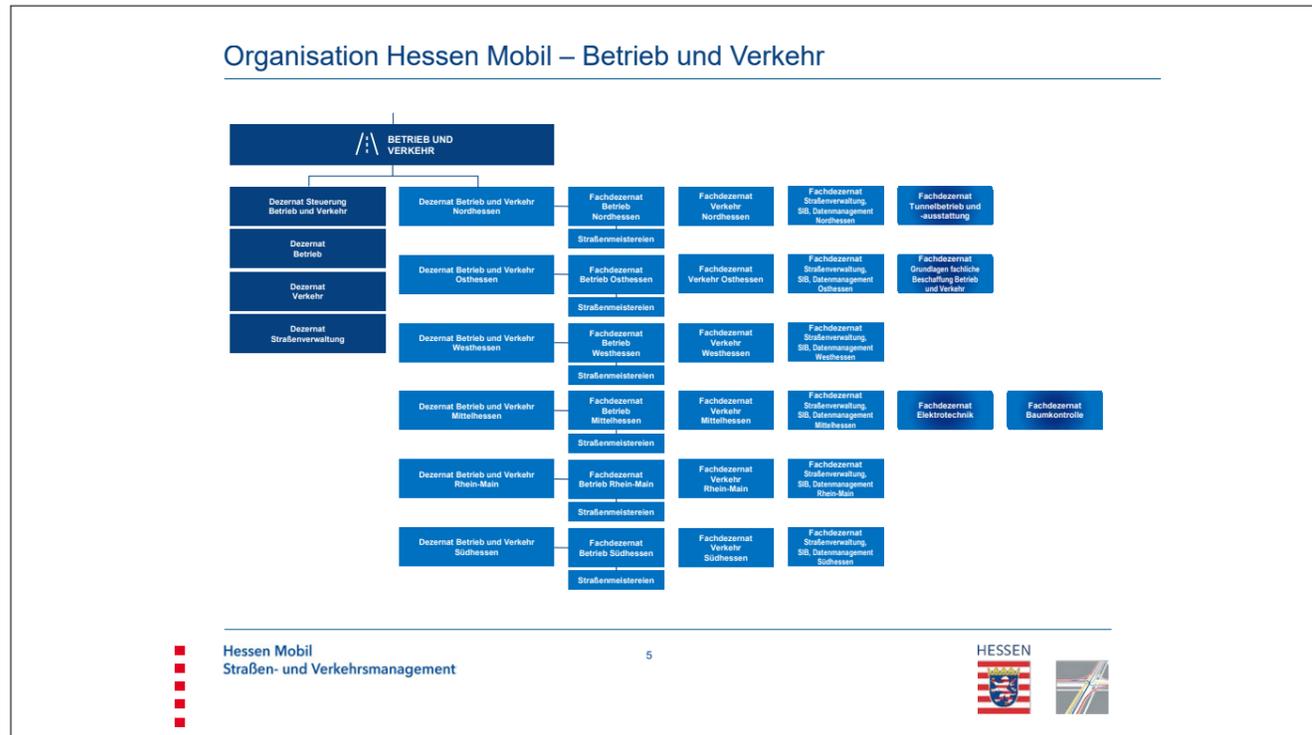
Die Regionen



Übersichtskarte
Regionen, Landkreise
Standorte

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement



Struktur der Verkehrssicherheitsarbeit bei Hessen Mobil

Zentrale Aufgaben

- In der Zentrale in Wiesbaden wird derzeit das Team verstärkt, mit dem Ziel die übergeordneten Aufgaben der Verkehrssicherheit in Hessen zu intensivieren.
- Zu den Aufgaben gehören:
 - Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Zentrale und der Regionen
 - Analyse, Bewertung und Überwachung von UHS und Straßennetzen in Hessen
 - Einleitung, Durchführung und Überwachung thematischer Sonderuntersuchungen
 - Management der durchzuführenden Sicherheitsaudits
 - Begleitung und Evaluation von Pilotprojekten im Rahmen der Verkehrssicherheit
 - Weiterentwicklung von Methoden, Standards und Bewertungsverfahren zur Unfallanalyse
 - Betreuung des Unfallauswertesystems UNFAS
 - Beteiligung an Arbeitsgruppen und Gremien rund um die Verkehrssicherheit
 - Ansprechpartner für Dritte in Fragen zur Verkehrssicherheit
 - Unterstützung bei Aus- und Fortbildungen
 - Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit bei Hessen Mobil

Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Themenfelder der Verkehrssicherheitsarbeit

Struktur der Verkehrssicherheitsarbeit bei Hessen Mobil

Regionale Aufgaben

- In den einzelnen Regionen findet die unmittelbare Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort statt.
- Zu den Aufgaben gehören:
 - Analyse und Bewertung von Unfällen und Unfallhäufungsstellen in der Region
 - Beteiligung in den örtlichen Unfallkommissionen in der Funktion des Straßenbaulastträgers
 - Teilnahme an Verkehrsschauen
 - Durchführung von detaillierten Unfallauswertungen an den betreuten Straßen
 - Umsetzung thematischer Sonderuntersuchungen
 - Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörden, Kommunen und anderen Beteiligten
 - Einleitung und Überwachung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Durchführung von Sicherheitsaudits (RSAS)
 - Durchführung von Wirkungsanalysen

Themenfelder der Verkehrssicherheitsarbeit

Sicherung der Straßeninfrastruktur

- Straßenbetriebsdienst
 - Winterdienst
 - Streckenkontrolle; Erfassung und Beseitigung von Gefahrenquellen
 - Mäh- und Gehölzarbeiten zur Freihaltung von Sichtfedern
 - 24-Stunden-Notdienststrufbereitschaft
- Systematische bauliche Erhaltung
 - turnusgemäße Zustandserfassung
 - Brückenprüfungen
- Störfallmanagement
 - Optimierung der Abläufe zwischen Straßenmeisterei, Polizei, VZD Feuerwehr und Rettungsdiensten



Themenfelder der Verkehrssicherheitsarbeit

Unfallkommissionsarbeit

- Als Straßenbaulastträger arbeitet Hessen Mobil, gemeinsam mit Vertretern der Polizei und der örtlichen Straßenverkehrsbehörden, in den örtlichen Unfallkommissionen an der Beseitigung identifizierter Unfallhäufungsstellen mit.
- In der Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde für die Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung ist Hessen Mobil auch verantwortlich für diese Unfallkommission und nimmt hier sogar eine Doppelrolle wahr.

Grundlage:

- systematisches Monitoring des Unfallgeschehens durch flächendeckende Unfallanalysen
- Identifikation von Unfallhäufungsstellen,
- Einleitung von Maßnahmen zur Verbesserung
- Regelmäßige Prüfung auf Optimierung der Straßeninfrastruktur im Rahmen der Verkehrsschau



Themenfelder der Verkehrssicherheit

Besonders im Blick

- Thematische Sonderuntersuchungen sind neben den gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zur Sicherung der Straßeninfrastruktur und der allgemeinen Unfallkommissionsarbeit für die kontinuierliche Verbesserung ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheit
- Im Zuge des neuen Verkehrssicherheitskonzepts werden Thematische Sonderauswertungen regionsübergreifend besonders in den Blick genommen und die Straßeninfrastruktur zunehmend sicherer und fehlerverzeihender gestaltet.
- Bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts sollen auch die Straßenverkehrsbehörden durch gezielte Sonderuntersuchungen bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen unterstützt werden.

Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Besonders im Blick

Thematische Sonderuntersuchungen

Sichere Knotenpunkte

- Hessen Mobil hat ein Konzept zur Untersuchung der Unfälle an außerörtlichen, bisher nicht signalisierten Knotenpunkten aufgestellt.
- Ziel dieses Konzeptes ist es, die Unfallhäufigkeit sowie die Unfallschwere an stark belasteten Knotenpunkten auf außerörtlichen Straßen im Basisnetz zu reduzieren und insbesondere Unfallhäufungen zu identifizieren, welche sonst im Rahmen der jährlichen gesetzlichen Vorgaben in der Unfallanalyse nicht erkannt werden.
- Die Analyse erfolgte im Jahr 2021 und die Maßnahmen zur Verbesserung werden eingeleitet und umgesetzt.
- Typische Maßnahmen können sein:
 - Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Knotenpunkt
 - Verbesserung der Sichtbeziehungen
 - Signalisierung oder baulicher Aus-/ Umbau
- Zudem ist eine eigenständige LSA-Zentrale im Aufbau.

Thematische Sonderuntersuchungen

Baumunfälle

- In den letzten Jahren wurden durch verschiedene Maßnahmen bereits viele Bäume an Straßen präventiv durch das Installieren einer Schutzeinrichtung abgesichert. Trotzdem bleiben Baumunfälle auf Landstraßen auch weiterhin ein Thema mit teils schweren Unfallfolgen. Baumunfälle werden daher regelmäßig evaluiert und in einer 5-Jahreskarte ausgewertet.
- Unfallauffällige Stellen werden in einer Detailanalyse ausgewertet und Maßnahmen zur Verbesserung eingeleitet.
- Typische Maßnahmen können sein:
 - Installierung einer Schutzeinrichtung
 - Entfernung von einzeln stehenden Bäumen
 - Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
 - Verbesserung der Griffigkeit
 - andere bauliche Maßnahmen

Thematische Sonderuntersuchungen

Radfahrende

- Unfälle mit Radfahrenden nehmen im Zuge der Verkehrswende und der zunehmenden Elektrifizierung von Fahrrädern allgemein zu.
- Weil bei diesen Unfällen mit Radfahrenden oftmals Personenschäden unvermeidlich sind, werden diese zukünftig verstärkt in den Blick genommen und geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende eingeleitet.
- Im Rahmen der AG Nahmobilität unterstützt Hessen Mobil im Rahmen der Gremienarbeit vielfältig die hessischen Projekte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie bei der Erstellung von Konzepten und Leitfäden.
- Zudem soll bei allen zukünftigen Planungsprojekten an Bundes- oder Landesstraßen die Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Radweges geprüft werden.

Thematische Sonderuntersuchungen

Motorradfahrende

- Unfälle mit Motorradfahrenden enden aufgrund oftmals nicht angepasster Geschwindigkeiten und der nicht vorhandenen Schutzhülle oftmals mit schweren Verletzungen.
- Daher werden Unfälle mit Motorradfahrenden regelmäßig analysiert und festgestellten Unfallhäufungen durch das Einleiten gezielter Maßnahmen entgegengewirkt.
- Um die Folgen von Motorradunfällen zu minimieren werden in Hessen zudem präventiv auf den typischen Motorradstrecken Richtungstafeln mit starren Masten durch flexible Verkehrszeichen aus Kunststoff ausgetauscht. Des Weiteren werden auf diesen Strecken bestehende Schutzeinrichtungen in Kurven mit einem Unterfahrschutz ausgestattet.
- Mit der Arbeitsgruppe Hessen Mobil für Biker gibt es speziell für die Aspekte der Motorradfahrenden eine zentrale Anlauf und- Koordinierungsstelle.

Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Sicherheitsaudits



Sicherheitsaudits

Hintergrund

- Einführung der Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS 2019)

Das BMVI hat die RSAS im Februar 2019 für die Bundesfernstraßen bei Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung eingeführt. Das HMWEVW hat die RSAS im April 2019 zur Anwendung für die von Hessen Mobil betreuten Straßen eingeführt.

- Auszug aus dem hessischen Verkehrssicherheitskonzeptes 2035:

„Straßenverkehrssicherheitsaudits werden schrittweise ausgeweitet, mit dem Ziel, dass alle relevanten Straßenbaumaßnahmen einer systematischen Verkehrssicherheitsprüfung unterliegen. Durch eine Verknüpfung mit Förderinstrumenten lassen sich auch kommunale Maßnahmen verstärkt auf Wirkungen bezüglich der Verkehrssicherheit prüfen.“

Sicherheitsaudits

Was ist noch geplant?

- Sicherheitsaudits im Bestand können bisher anlassbezogen durchgeführt werden.

Mögliche Anlässe eines Sicherheitsaudits im Bestand

Präventive Anlässe:

- Prüfung vor Durchführung von Bau- u. Erhaltungsmaßn.
- struktur. Veränderungen im verkehr- / städtebaulichen Umfeld
- Änderung d. Verkehrsbedeutung

Reaktive Anlässe:

- Beschluss UKO zu einer UHS
- Streckenkontrolle
- Verkehrsschau
- Sonderuntersuchungen

- Es gibt aktuell keine verbindlichen Kriterien die ein Bestandsaudit vorschreiben.
- Langfristiges Ziel von Hessen Mobil ist es, Bestandsaudits auch bei der Durchführung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen und in die bestehenden Prozesse zu integrieren.

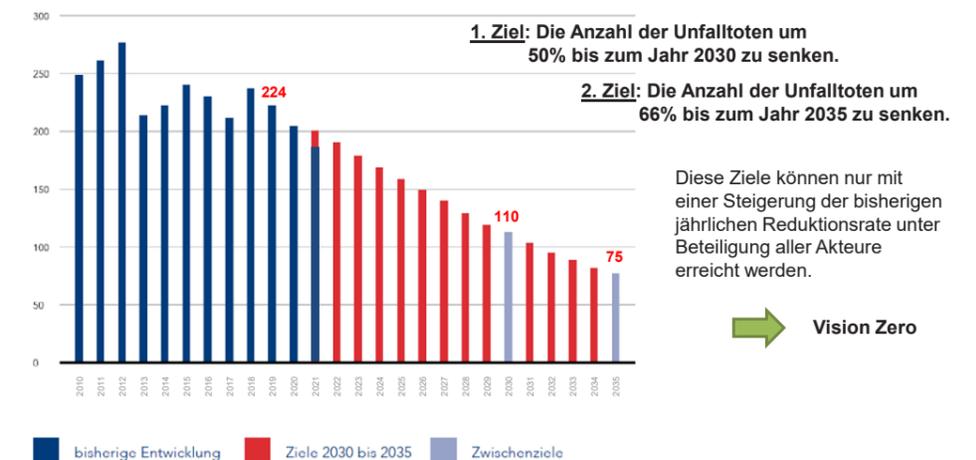
Sicherheitsaudits

Sicherheitsaudits in der Planung

- Hessen Mobil ist sich der Wichtigkeit der Sicherheitsaudits von Straßen bewusst und hat sich diesem Thema angenommen. Es werden bereits deutlich mehr Audits als in den vergangenen Jahren durchgeführt.
- Was hat sich schon geändert?
 - Auditierung von Projekten auch unterhalb der Gesamtkosten von 2 Mio. €
 - Auditierung von Radwegeprojekten
 - Betriebsaudit von Projekten ein Jahr nach Verkehrsfreigabe
- Zudem baut Hessen Mobil kontinuierlich seine Auditorenkapazitäten aus. Seit 2020 werden diesbezüglich Mitarbeiter von Hessen Mobil zu neuen Sicherheitsauditoren an der Hochschule Darmstadt weitergebildet.

Verkehrssicherheitskonzept 2035

Entwicklungen und Ziele – Getötete bei Verkehrsunfällen in Hessen



Fazit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein zentrales strategisches Anliegen von Hessen Mobil

- Planung, Bau und Betrieb von Straßen und das Verkehrsmanagement als Kernaufgaben von Hessen Mobil sind auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgerichtet.
- Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Querschnittsaufgabe und integraler Bestandteil aller Aktivitäten von Hessen Mobil.
- Darüber hinaus identifiziert Hessen Mobil kontinuierlich Themenfelder und Maßnahmen, mit denen weitere Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gezielt erschlossen werden.
- In Gremien und Kommissionen sowie in der Kooperation mit Partnern übernimmt Hessen Mobil über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus Verantwortung für die Entwicklung der Verkehrssicherheit in Hessen.

Titel der Präsentation



Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei Hessen

Polizeidirektorin Mona Mai
Landespolizeipräsidium 13 Verkehr

Ulf Mielinger
Sachgebietsleiter 24
Verkehrssicherheit und Mobilität - HöMS

Landespolizeipräsidium – LPP 13

7. Symposium Verkehrssicherheit der Hochschule Darmstadt
Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen
20. September 2022



Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen

Landespolizeipräsidium – LPP 13

Strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen




Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13



„Eine mobile Gesellschaft braucht einen sicheren Straßenverkehr, der sich dem Wandel der Verkehrsmittel und den Mobilitätsanforderungen anpasst.“

Verkehrssicherheitsstrategie der hessischen Polizei für die Jahre 2022 - 2025

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13

Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen in Hessen (7-Jahresbetrachtung)



Jahr	Schwerverletzte	Getötete	Gesamtunfälle
2015	4.625	243	135.625
2016	4.688	232	141.133
2017	4.644	213	150.014
2018	4.630	239	146.941
2019	4.559	224	149.440
2020	3.831	205	122.786
2021	3.570	185	130.617

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13 

Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei Hessen

- - **Verkehrsbericht 2021**
 - **130.617 Verkehrsunfälle gesamt**
 - **+ 6,38 % (7.831 VU)***
 - **- 1,29 % VU mit Personenschaden (- 225 VU)***
 - **- 6,81 % VU mit Schwerverletzten (- 261 VU)***
 - **- 20 Verkehrsunfalltote (205)***

* Im Vergleich zu 2020

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13 

Ziele der Verkehrssicherheitsstrategie I

- Die Verkehrssicherheitsarbeit der hessischen Polizei verfolgt insbesondere das Ziel, die Verkehrsregeltreue der am Straßenverkehr Teilnehmenden einerseits durch die Erhöhung des Entdeckungsrisikos und andererseits durch deren Einsicht in das Befolgungserfordernis von Verkehrsvorschriften zu erhöhen.
- Verhindern von Verkehrsunfällen
- Minimieren von Unfallgefahren und –folgen
- Gewährleisten der Sicherheits- und Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Straßenverkehr

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13 

Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei Hessen

Verkehrsunfallursachen

1. andere Fehler beim Fahrzeugführer
2. Wenden / Rückwärtsfahren
3. Abstand
4. Geschwindigkeit
5. Vorfahrt / Vorrang

bei tödlich verlaufenden Verkehrsunfällen:

1. Geschwindigkeit
2. andere Fehler beim Fahrzeugführer
3. falsche Straßenbenutzung
4. Alkoholeinfluss
5. falsches Verhalten der Fußgänger

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13 

Ziele der Verkehrssicherheitsstrategie II

- Die Verkehrssicherheitsarbeit erfolgt unfallursachenorientiert, (technisch) innovativ und ressourcenschonend. Sie vereint im Sinne der Verbundstrategie die Themenfelder Enforcement, Education, Engineering sowie der Öffentlichkeitsarbeit und umfasst die Elemente
- der Verkehrsüberwachung (Enforcement),
- der Verkehrssicherheitsberatung mit den Komponenten Verkehrserziehung, -aufklärung (Education)
- der Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Straßenraums (Engineering) sowie
- der interne und externe Öffentlichkeitsarbeit

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13

Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei Hessen



Handlungsfelder

- **Geschwindigkeit**
- **Schwächere Verkehrsteilnehmer**
- **Gewerblicher Personen- und Güterverkehr**
- **Illegale Kfz-Rennen (Autoposen, Rasen, Tunen)**
- **Motorisierter Zweiradverkehr**
- **Wildunfälle**

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13

Verkehrsprävention der Polizei Hessen



- **MAXimal mobil bleiben - mit Verantwortung**
- **„DU HAST ES IN DER HAND – ÜBERLASSE NICHTS DEM UNFALL“**
- **CrashKurs Hessen**
- **Fahren ohne Alkohol – AKTION BOB**
- **Schule beginnt – Aktion „Blitz für Kids“**

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13

Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei Hessen



Einflüsse auf die Verkehrssicherheitsstrategie:

- **Rechtsprechung, rechtliche Entwicklungen**
- **Sicherheitsgefühl der Bürger**
- **technische Entwicklungen / technischer Fortschritt**
- **Digitalisierung / Automatisierung**

Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13

Verkehrsüberwachungstechnik der Polizei Hessen




Dienstag, 20. September 2022

Landespolizeipräsidium – LPP 13



7. Symposium Verkehrssicherheit der Hochschule Darmstadt
Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen
20. September 2022

Haben Sie Fragen???

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Ulf Mielinger
Hessische Hochschule für öffentlich
Zentrum für Fort-und Weiterbildung, Fachfortl

Schönbergstraße 100
65199 Wiesbaden
Deutschland

0049611 / 32565500
leitung.f3.hpa @polizei.hessen.de

Organisation und Aufgaben der HöMS

Forschungsthemen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Präsentation soll einen Überblick über die Tätigkeiten des Sachgebietes 24 Verkehrssicherheit und Mobilität im Zentrum für Fort- und Weiterbildung liefern. Weiterhin bietet es sie einen Einblick in die aktuellen Forschungsthemen C-Roads Germany Urban Nodes (<https://www.c-roads-germany.de/>) - Priorisierung von Einsatzfahrzeugen sowie Videostreife KART - Einsatztechnik für den Bereich Tuner Raser Poser.

Zu Ulf Mielinger

1995 Eintritt in die Polizei Baden-Württemberg
2009 - 2011 Verschiedene Funktionen im Bereich Bereitschafts-/ Schutzpolizei BW
2011 Wechsel zur Polizei Hessen
2011 - 2015 Schicht- und Wechseldienst 1. Polizeirevier Wiesbaden
2015 - 2019 Hessisches Ministerium des Innern und für Sport - Sachbearbeiter LPP 13 Verkehr
2019 - bis heute Leiter im Bereich Verkehrssicherheit und Mobilität

seit 2017 Mitarbeit in der bundesweiten Projektgruppe Automatisiertes und vernetztes Fahren der Arbeitsgemeinschaft verkehrspolizeiliche Angelegenheiten

seit 2019 Mitarbeit im bundesweiten Arbeitskreis Verkehrsüberwachungstechnik

Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit
Zentrum für Fort- und Weiterbildung – Fachfortbildung Polizei

HöMS
HESSISCHE HOCHSCHULE
FÜR ÖFFENTLICHES MANAGEMENT
UND SICHERHEIT
University of Applied Sciences



Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre
gehen Hand in Hand

Verkehrssicherheitssymposium am 20.09.2022 an der Hochschule Darmstadt - h_da

Verkehrssicherheit und Mobilität - VSM



Die Autobahn
h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN
BVS Bundesverband
Verkehrssicherheits-
technik e.V.

Forschung

Zentrale Beschaffung

Aus-/Fort-/ Weiterbildung

Ansprechpartner
Ulf Mielinger
0611 - 3256-5500
Frank Wahl
0611- 3256-5501
leitung.f3.hpa@polizei.hessen.de

**Zentrum für Fort –und
Weiterbildung**

- **Fachfortbildung Polizei**
 - **SG 24**
**Verkehrssicherheit
und Mobilität**




Aus-/Fort-/ Weiterbildung




Konzeption, Planung und Durchführung von

- Schulungen / Seminaren / Workshops / Erfahrungsaustauschen
- speziellen Fortbildungsmaßnahmen für besonders ausgewiesene Fachgruppen

Digitale Lernformate auf unserer Online-Fortbildungsplattform



Seminare:

- Unfallaufnahme
- ProVida
- EUSKA
- Verkehrsrecht Krad
- Tuner Raser Poser
- ePayment
- Jugendverkehrsschule
-

HESSEN




HESSEN


Verkehrs-
überwachungs-
technik



Zentrale Beschaffung

- Marktsichtung/ - beobachtung
- Konzeption, Planung und Durchführung von Beschaffungsmaßnahmen
 - Verkehrsüberwachungstechnik
 - Kontroll- und Auswertesoftware
 - Auswertetechnik gewerbl. Güter- und Personenverkehr
 - Lärmdisplays/
Verkehrsmengenerfassungsgeräte

HESSEN




Forschung

+ Projektarbeit

Partner bei Projekten u.a.

- h_da
- Autobahn GmbH
- FGSV
- Hessisches Polizeipräsidium für Technik

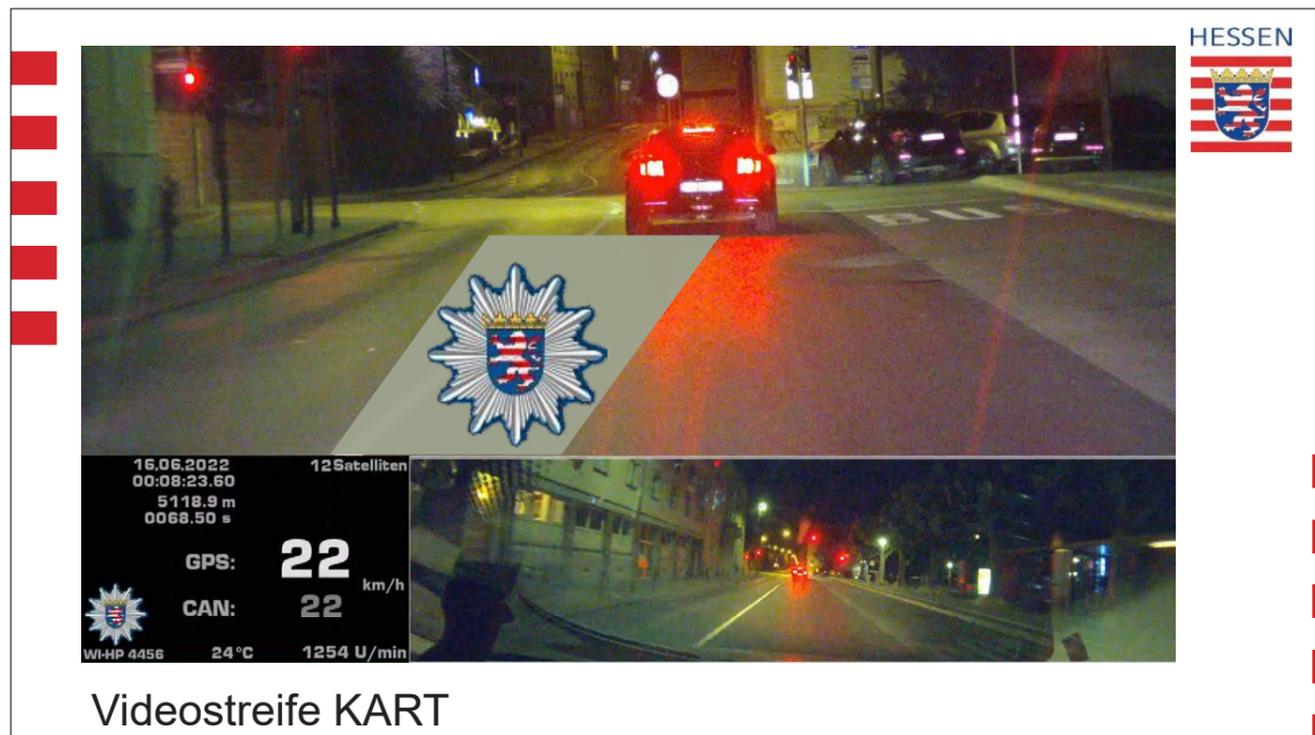
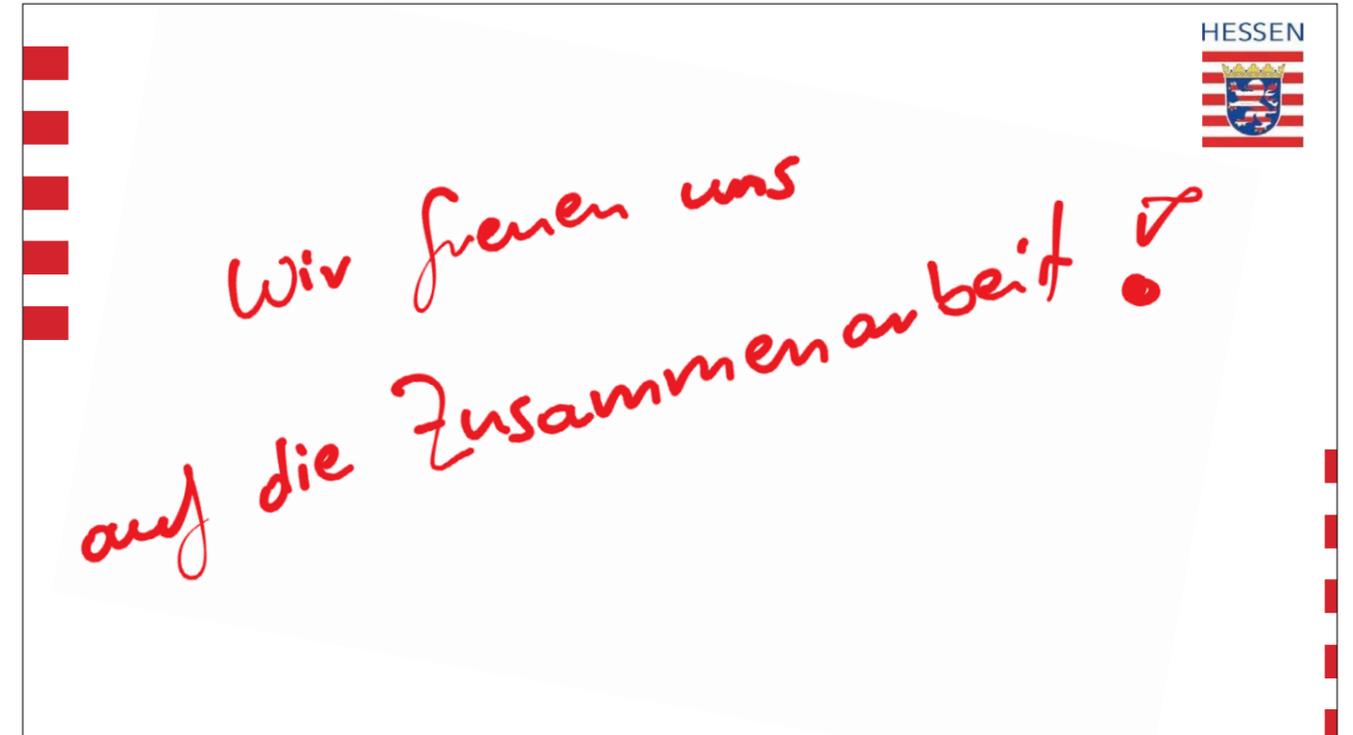
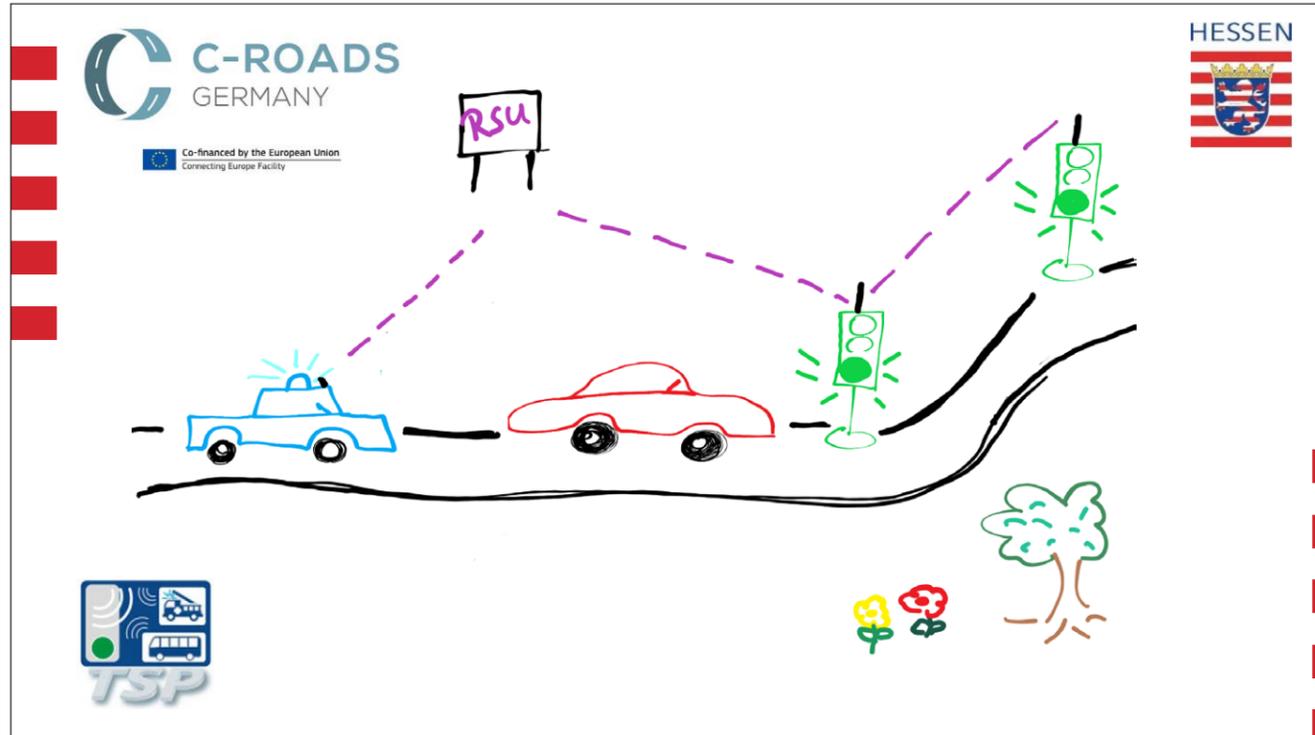
Themengebiete

- Überwachung gewerblicher Güter- und Personenverkehr
- Tuner Raser Poser
- Kommunikation Fahrzeuge/ Infrastruktur (C2C, C2I)

HESSEN





Videostreife KART

Unterstützung der Kommunen
für eine attraktive Nahmobilität
durch das Land Hessen

Dr.-Ing. Klaus Dapp
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Referatsleiter V 3 – Nahmobilität

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen



Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwic
Referat Nahmobilität

Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
Hessen

0611 / 815 2450
klaus.dapp @wirtschaft.hessen.de



Unterstützung der Kommunen für eine

Das Land Hessen unterstützt die Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen der Nahmobilität durch die Nahmobilitätsstrategie, fachlich im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität und finanziell über die Förderung nach dem Mobilitätsförderungsgesetz sowie der Nahmobilitätsrichtlinie.

Mit den Qualitätsstandards und Musterlösungen unterstützt das Land die Planung einer zukunftsfähigen Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, die an den Anforderungen der Nutzenden orientiert ist und definiert entsprechende Einsatzbereiche für die jeweiligen Führungsformen.

www.nahmobilität-hessen.de

Zu Hessisches Ministerium für Wirtschaft,

Dr.-Ing. Klaus Dapp (geb. 1968) leitet seit 2016 das Referat Nahmobilität im Hessischen Verkehrsministerium. Zuvor arbeitete er neun Jahre als Projektleiter im Planungsbüro Infrastruktur & Umwelt im Bereich Klimaanpassung und Klimaschutz. Als Parlamentarischer Referent für Umwelt, Verkehr und Landesentwicklung war er fünf Jahre für die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Hessischen Landtag tätig. Er studierte Bauingenieurwesen an der TU Darmstadt und promovierte 2002 am Fachgebiet Umwelt- und Raumplanung zum Thema Informationsmanagement in der Planung.




Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen

Dr. Klaus Dapp, Referatsleiter Referat V3 Nahmobilität, Hessesches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen - Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand am 20.09.2022 in der h_da



www.nahmobil-hessen.de




Unsere Arbeitsgrundlagen: Nahmobilitätsstrategie für Hessen und Verkehrssicherheitskonzept 2035




www.nahmobil-hessen.de




Attraktive Nahmobilität und Verkehrssicherheit ?

Objektive und subjektive Verkehrssicherheit sind Grundlagen für eine attraktive Nahmobilität




Spitzbarth © HMWEVW




Verkehrssicherheitskonzept

Insbesondere Handlungsfeld 2 Infrastruktur - Hinweise zu Fuß- und Radverkehrsanlagen (Abschnitte 4.36 / 4.3.7)

Basieren weitgehend auf den Qualitätsstandards und Musterlösungen



20.09.2022 | 4 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da

www.nahmobil-hessen.de




Qualitätsstandards und Musterlösungen

Konkretisierung, Erweiterung und Ergänzung der ERA und EFA

Aufgabe

- Steuerung von Hessen Mobil (Baulastträger Bund und Land)
- Grundlage für die Förderung von Maßnahmen der Kommunen

Ziel: Kein Neu- / Um- und Ausbau nicht zeitgemäßer Infrastruktur

ERA, RASt, RAL, EFA berücksichtigen nicht die Anforderungen

- auf Grund der Weiterentwicklung der Fahrradtechnik (Pedlecs, Lastenräder, ...)
- der Nutzenden (Erfahrungen, Motorische Fähigkeiten)
- von Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen



www.nahmobil-hessen.de




Qualitätsstandards und Musterlösungen – 2. Auflage 2021

- Erstmals Differenzierung nach Nutzenden
 - Schulnetz / Radnetz / Radzusatznetz
- Weitere Musterlösungen
 - Wechsel von Führungsformen
 - Platzierung von Verkehrseinrichtungen (Poller)
 - Einbahnstraßen
 - Querungen
- Weitere Musterlösungen veröffentlicht / in Arbeit



20.09.2022 | 7 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da

www.nahmobil-hessen.de




Qualitätsstandards und Musterlösungen 2019

- Erstmals Berücksichtigung von Radschnell- und Raddirektverbindungen
- Konkretisierung in Form von Musterlösungen
- Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen

20.09.2022 | 6 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da

www.nahmobil-hessen.de




Qualitätsstandards und Musterlösungen – Ergänzung 2022

Ergänzung des Themenfelds Barrierefreiheit im Bereich Fuß- und Radverkehr

- Menschen mit Behinderungen
- Fußverkehr und Anforderungen an den Verkehrsraum
- Bodenindikatoren
- Überquerungsstellen



20.09.2022 | 8 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da

www.nahmobil-hessen.de




Zustandserfassung und -bewertung

Qualitätsmängel erkennen

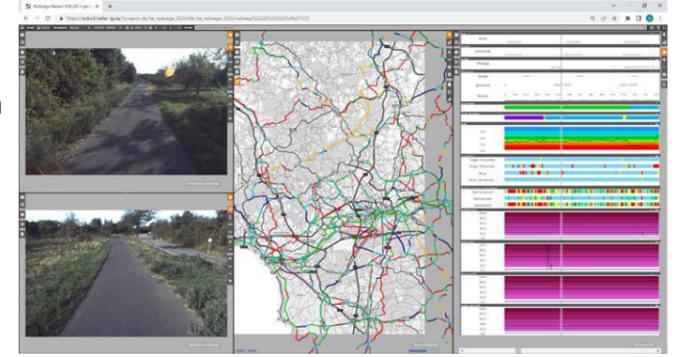
www.nahmobil-hessen.de




Zustandserfassung und -bewertung (ZEB): Anmeldung zum GIS-Tool

Für was?

- Planung der Infrastruktur
- Gestaltung von touristischen Angeboten
- Dokumentation der Infrastruktur
- Beseitigung von Mängeln



20.09.2022 | 11 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da

www.nahmobil-hessen.de




Zustandserfassung und -bewertung (ZEB): Anmeldung zum GIS-Tool

Für wen?

- Kommunen, durch die Abschnitte der Hessischen Radfernwege, des Rad-Hauptnetz Hessen verlaufen

Was steht zur Verfügung?

- Über das GIS-Tool erhalten Sie Daten der Zustandserfassung und -bewertung, die von 2019 bis 2021 durchgeführt wurde
- Bildet Zustand der Radwege von 2020 ab
- Systematische Streckenbilder



Welzien (Lehman & Partner)

20.09.2022 | 10 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da

www.nahmobil-hessen.de




Förderangebote in Hessen – Finanzierung der Aktivitäten der Kommunen

Vom Mobilitätsfördergesetz bis zur Nahmobilitätsrichtlinie

www.nahmobil-hessen.de



Förderprogramme in Hessen:

Nahmobilitätsrichtlinie	Mobilitätsfördergesetz
Gilt seit 2017 – Neu 12. September 2022	April 2021: Richtlinie und Durchführungserlass zum Mobilitätsfördergesetz sind in Kraft getreten
Erstmals Förderung von Planung (ca. 20 % der Gesamtausgaben), Konzepten, Machbarkeitsstudien und Öffentlichkeitsarbeit	Vereinfachung: Förderbedingungen möglichst wie in der Nahmobilitätsrichtlinie
Niedrige Bagatellgrenze für kleine Projekte (20.000 Euro)	Bagatellgrenze liegt bei 50.000 Euro
Förderung: in der Regel bei 70 % der förderfähigen Ausgaben Für Projekte mit „besonderer überkommunaler verkehrlicher Bedeutung“: Aufschlag von 10 Prozentpunkten	
Fördervolumen: 15,5 Mio. Euro pro Jahr + Grundlage für die Bundesförderung Stadt und Land (+ 44 Mio. Euro 2021-23)	Fördervolumen: ca. 8 Mio. Euro

20.09.2022 | 13 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h.da www.nahmobil-hessen.de



Fachdezernate Verkehrsinfrastrukturförderung von Hessen Mobil sind die zentralen Ansprechpartner für die Kommunen und helfen bei der Auswahl des Förderprogrammes!

Alle Informationen zur Förderung:
www.nahmobil-hessen.de

20.09.2022 | 15 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h.da www.nahmobil-hessen.de



Förderprogramme in Hessen:

Nahmobilitätsrichtlinie	Mobilitätsfördergesetz
Investive Maßnahmen, Planungen und Konzepte (wie z.B. Radverkehrskonzepte), Öffentlichkeitsarbeit	Investive Maßnahmen für die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad (auch Pedelecs) sowie Fahrradverleihstationen
Insbesondere geeignet für kleinere Projekte, wie z.B. Fahrradabstellanlagen	Insbesondere geeignet für größere Projekte, die mittelfristig umgesetzt werden
Beachtung der Qualitätsstandards und Musterlösungen sowie weitere Leitfäden des Landes Hessen	
Förderrichtlinien und Durchführungserlasse unter: https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/	

20.09.2022 | 14 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h.da www.nahmobil-hessen.de



Weitere Unterstützung der Kommunen durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

20.09.2022 | 16 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h.da www.nahmobil-hessen.de




SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT in Hessen

- eigenes Fachzentrum
- Beratung und Qualifizierung
- gratis Angebote für Schulen, Schulträger und Kommunen
- Schulmobilitätspläne
- Schülerradoutennetze
- Fortsetzung bis 2026









www.besserzurschule.de

20.09.2022 | 17 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da
www.nahmobil-hessen.de









© HMWEVW – Corinna Spitzbarth

Bilderpool für die Mitglieder der AGNH

20.09.2022 | 19 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da
www.nahmobil-hessen.de




Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Angebote für Kommunen

- Posterausstellung „Bei uns unterwegs“
- Fotowand und „Memory“
- Leitfäden, Vorlagen, Fotos und Videos
- „Vor Ort Beratung“ 2022 → Jetzt bewerben!
 - Chancen der digitalen Kommunikation für die Nahmobilität:
 - Nutzerfreundlich? Natürlich!
 - Öffentlichkeitsarbeit rund um den Rad- und Fußverkehr



www.nahmobil-hessen.de/oeffentlichkeitsarbeit

20.09.2022 | 18 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da
www.nahmobil-hessen.de




Erfahrungsaustausch Akademie Nahmobilität

- Seminar- und Fortbildungsangebot

Themen bisher u.a.:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Radabstellanlagen
- Sicherheitsaudit
- Planwerkstatt
- Förderung
- Musterlösungen
- Bürgerbeteiligung



Radgerechtes Wohnen – radgerechte Stadt
Planwerkstatt am 03. September 2019 in Kassel, documenta-Halle
Wohnen, Wohnumfeld, öffentlicher Raum und Mobilität beeinflussen sich gegenseitig auf vielfältige Weise. Im Rahmen einer Planwerkstatt sollen die Teilnehmenden anhand von zwei

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/akademie/>

Online-Seminare als Video abrufbar

20.09.2022 | 20 | Initiative für mehr Verkehrssicherheit – h_da
www.nahmobil-hessen.de



PLANUNGS-CHECK Nahmobilität 2022

- Unterstützung bei der Planung von Maßnahmen
- Gratis Sicherheitsaudit durch Hochschule Darmstadt für bestehende Planungen
- 2020: Pilot Planungs-Check
- 2021/2022: Planungs-Check
- Sehr positives Feedback durch teilnehmende Kommunen

Anlässe für einen Planungs-Check (exemplarisch)

Bau- und Erhaltungsmaßnahme	Radverkehr	Barrierefreiheit	Lichtsignalanlagen	Sichtfelder	... auch Planungen, die Kommunen durch Dritte erstellen lassen, beispielsweise im Rahmen von Baugebieten für Wohnen und Gewerbe (wie HLG oder DSK), Konversionsflächen oder städtebauliche Erschließungsverträge mit Investoren
Leitungs- und Kanalsanierung	Fußverkehr	Arbeitsstellen	Schulwege	Überquerungsstellen	

https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/planungs-check/ Stand 24.11.2020

➔ www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/planungs-check/



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



agnh@wirtschaft.hessen.de

0611 815 2390

www.nahmobil-hessen.de

Planungs-Check Nahmobilität

M.Eng. Laura Kehrer
h_da

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Laura Kehrer M.Eng.

Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen
Haardtring 100
D-64295 Darmstadt Deutschland

+49 6151 / 16-38182
laura.kehrer@h-da.de



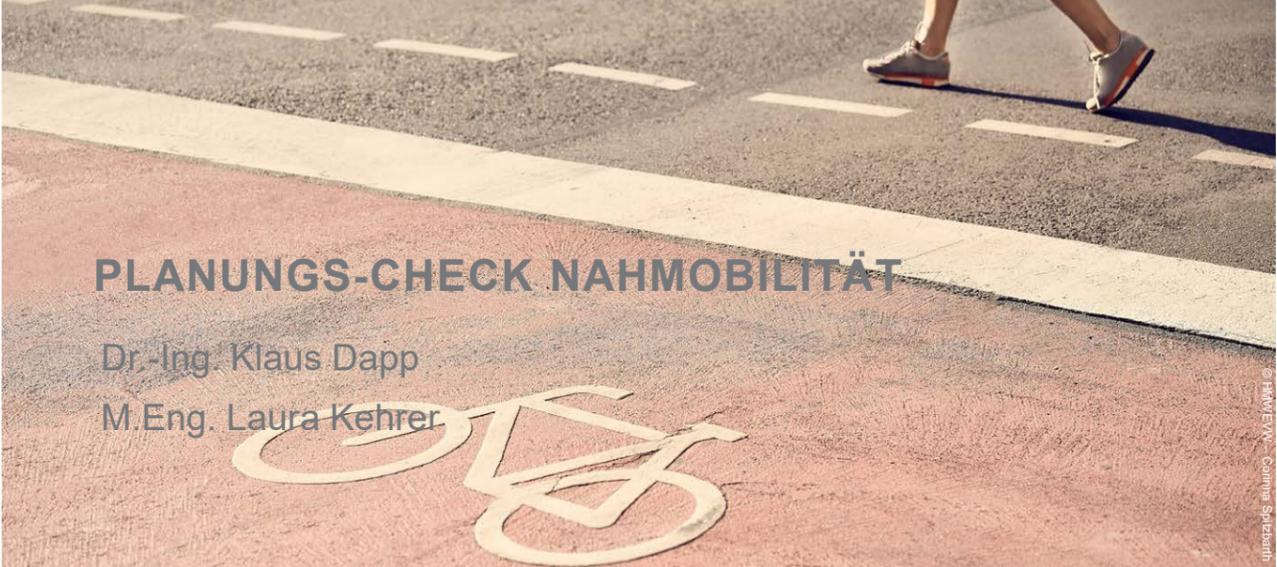
Planungs-Check Nahmobilität

- Sicherheitsaudit für Planungsmaßnahmen bei Neu-, Um- und Ausbau von Straßen
- Anlässe für einen Planungs-Check
- Beurteilungsgrundlage (AGNH, FGSV)
- Allgemeine und häufige Defizite in den Planungen

Zu Laura Kehrer, M.Eng.

2019	Abschluss Studium Bauingenieurwesen an der Hochschule Darmstadt
Seit 2019	wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt
Seit 2019	Leitung des Studentischen Projektbüros Verkehrswesen
2020	Ausbildung zur Sicherheitsauditorin für Innerortsstraßen
Seit 2020	Lehraufträge ÖPNV1, Gestaltung von Stadtstraßen, Verkehrstechnik 1, Auditverfahren
Seit 2021	Mitglied FGSV AK 3.9.8 "M Uko"

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

PLANUNGS-CHECK NAHMOBILITÄT

Dr.-Ing. Klaus Dapp
M.Eng. Laura Kehrer

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

1

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



QUALITÄTSSTANDARDS UND MUSTERLÖSUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

- Zusammenhängendes Radnetz in Hessen**
 - Für die jeweiligen (potenziellen!) Nutzenden attraktiv sowie objektiv und subjektiv sicher
 - Einheitlich gestaltet und damit für alle Verkehrsteilnehmenden wiedererkennbar
- Unterstützung der Baulastträger (Bund, Land, Kreise, Städte/Gemeinden) / Planungsbüros**
 - Praxisgerechte Vorgaben zur Unterstützung qualitativ hochwertiger Planung
 - Vereinfachung und Ausweitung der finanziellen Förderung der Kommunen durch das Land und den Bund

Eingeführt bei Hessen Mobil (Baulast Bund / Land) und Grundlage der Förderung der Kommunen




20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

3

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



ANSATZ ZUR UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN

Strategie



Leitfäden und Erfahrungsaustausch



Finanzielle Förderung



+

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

2

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN

- bei der Qualitätssicherung der Planung
- beim Nachweis des Einhaltens der Qualitätsstandards und Musterlösungen als Voraussetzung der Förderung
- als Sicherheitsaudit als Voraussetzung des Bundes bei der Förderung („Stadt und Land“)

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

4

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



HERAUSFORDERUNGEN UND PROJEKTANSATZ

- Konkrete Unterstützung für Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen
- Implementierung der Qualitätsstandards und Musterlösungen
- Umsetzung Nahmobilitätsstrategie → Sicherheitsaudits

Ansatz: Planungs-Check + Sicherheitsaudit

- Strukturiertes und transparentes Verfahren
- konkrete Anwendung vom Sicherheitsaudit in der kommunalen Planungspraxis

Ziel: Mittelfristige Etablierung des Planungsaudits bei Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr zur Verbesserung der Planungen

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 5

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



WAS IST DER „PLANUNGS-CHECK NAHMOBILITÄT“?

- Sicherheitsaudit, das der **Vermeidung von Unfällen** bzw. der **Minderung von Unfallfolgen** dient und eine Form der **Qualitätssicherung** für eine sichere Verkehrsanlage darstellt. Es soll bewirken, dass neue Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Bedürfnissen **aller Verkehrsteilnehmergruppen** gerecht werden.
- Das Sicherheitsaudit gilt für Planungsmaßnahmen bei **Neu-, Um- und Ausbau von Straßen**.




20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 7

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



„Planungs-Check Nahmobilität“ ... Was ist das eigentlich?



Start im Sommer 2020 Nachbesprechungen im Q1 2021 Schlussbericht Mai 2021

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 6

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen



WAS BEINHALTET DER PLANUNGS-CHECK NAHMOBILITÄT

- Sicherheitsaudit für eine vorhandene Planung in der Verantwortung einer Kommune oder Kreis, bei der Rad- und Fußverkehr im Fokus stehen
- Ortsbegehung
- Prüfung der Unterlagen durch das Auditorenteam
- Der „Planungs-Check Nahmobilität“ deckt entweder eine bestehende Vorplanung, Entwurfsplanung oder Ausführungsplanung ab.
- Er beinhaltet kein Sicherheitsaudit im Bestand und keine eigenständige Neuplanungen.

... auch Planungen, die Kommunen durch Dritte erstellen lassen, beispielsweise im Rahmen von Baugebieten für Wohnen und Gewerbe (wie HLG oder DSK), Konversionsflächen oder städtebauliche Erschließungsverträge mit Investoren

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 8

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT MOBILES HESSEN 2030

h_da HOCHSCHULE DARMSTADT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu FACHBEREICH BAU- UND UMWELTINGENIEURWESEN

EXEMPLARISCHE ANLÄSSE FÜR EINEN PLANUNGS-CHECK

Bau- und Erhaltungsmaßnahme 	Radverkehr 	Barrierefreiheit 	Lichtsignalanlagen 	Sichtfelder 
Leitungs- und Kanalsanierung 	Fußverkehr 	Arbeitsstellen 	Schulwege 	Überquerungsstellen 

W. Krone, Darmstadt 2018
Marx / Meister 2015
Kruse / Buchspies 2016
https://www.op-online.de/ Housonstamm, Leibnizstraße, 18.02.11, 04.05.2018
https://www.op-online.de, Seligenstadt, Einhardstraße, 06.08.2014

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 9

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT MOBILES HESSEN 2030

h_da HOCHSCHULE DARMSTADT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu FACHBEREICH BAU- UND UMWELTINGENIEURWESEN

Beurteilungsgrundlage RSAS – RICHTLINIEN FÜR DAS SICHERHEITSAUDIT AN STRASSEN

- Ist eine sichere Benutzung der Verkehrsanlage für alle relevanten Verkehrsteilnehmergruppen möglich?
- Wird die Verkehrsanlage regelkonform genutzt?
- Ist die optimale Gestaltung gewählt oder lassen Erkenntnisse über die Verkehrssicherheit und Straßengestaltung eine andere Entwurfsausbildung sinnvoll erscheinen?

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen
RSAS

Anhang 1: Kriterien für die Auditierung von Außerortsstraßen
Anhang 2: Kriterien für die Auditierung von Innerortsstraßen

Einführung durch BMVI mit ARS Nr. 4/2019
Bonn, 26.02.2019 Ausgabe 2019

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 11

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT MOBILES HESSEN 2030

h_da HOCHSCHULE DARMSTADT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu FACHBEREICH BAU- UND UMWELTINGENIEURWESEN

BEURTEILUNGSGRUNDLAGE



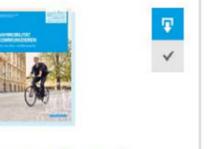
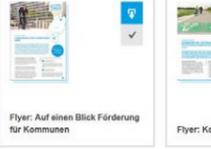
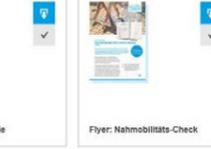
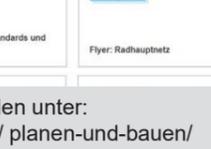
20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 10

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT MOBILES HESSEN 2030

h_da HOCHSCHULE DARMSTADT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu FACHBEREICH BAU- UND UMWELTINGENIEURWESEN

Beurteilungsgrundlage QUALITÄTSSTANDARDS UND MUSTERLÖSUNGEN HESSEN

Aktuelle Ergänzungen und Hinweise werden unter:
www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/
bereitgestellt.
z.B.: Radverkehrsführung an Bushaltestellen - Anlage 9 (Korrigierte Endfassung Februar 2022)

https://www.nahmobil-hessen.de/downloads/ (Stand 12.09.2022)
20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 12

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beurteilungsgrundlage
SO VIEL SICHT MUSS SEIN – AN KNOTENPUNKTEN UND EINFAHRTEN

Innerhalb der Sichtfelder darf weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06, Kapitel 6.3.9.3, FGSV 2006

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 13

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

ERKENNTNISSE UND ALLGEMEINE DEFIZITE

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 15

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beurteilungsgrundlage
ÜBERHOLEN DES RADVERKEHRS

So viel Platz gehört Radfahrenden! (StVO 2020)

Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit, zum AA39 der FGSV am 21.03.2019
Grafikelemente: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06, FGSV 2006

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 14

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Erkenntnisse und allgemeine Defizite
GRUNDSÄTZLICHE ERKENNTNISSE

Es gibt überwiegend gute Ansätze und Überlegungen, aber:

- Flächenaufteilung aus dem Blickwinkel des Kfz-Verkehrs
- Fokus liegt auf einer Verkehrsteilnehmergruppe
→ Förderung der Radinfrastruktur zu Lasten des Fußverkehrs
- Qualitätsstandards von Hessen nicht durchgängig eingehalten
- Markierungslösung ohne eigentlich notwendige bauliche Veränderung
- Parken wird trotz Mindestmaßen bei anderen Verkehrsteilnehmergruppen beibehalten

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt 16

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Erkenntnisse und allgemeine Defizite

HÄUFIGE PLANUNGSDEFIZITE

- Realisierung / Kombination von Mindestmaßen (bei Geh- und Radwegen) nach VwV-StVO
- Sichtfelder nicht freigehalten
- Barrierefreiheit nicht durchgängig berücksichtigt
- Lichtsignalsteuerung nicht einbezogen
- Anbindung an den Bestand mit Mängeln

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

17

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beispiele

FOKUS LIEGT AUF EINER VERKEHRSTEILNEHMERGRUPPE

Anpassung an den Bestand
Unzureichende Einbindung des Fußverkehrs

Lösung: Leitfaden Umsetzung von
Fahrradstraßen in Berlin, 2020

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

19

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

BEISPIELE

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

18

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beispiele

NETZFUNKTION NICHT BERÜCKSICHTIGT

Netzfunktion des Fußverkehrs mitdenken

Lösung / Hinweis: Bedarf im Bestand berücksichtigen

Quelle: Thomas Marx, 2022

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

20

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beispiele

KONFLIKT ZWISCHEN FUSSVERKEHR UND PARKEN

Anschluss an den Bestand unklar
Parken im Konflikt mit Fußverkehr

20.09.2022

Lösung: Darmstadt, Grafenstraße

Quelle: Thomas Marx, 2021

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

21

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beispiele

EINSCHRÄNKUNG VON SICHTFELDERN

Neupflanzung beeinträchtigt Sicht auf den
Radverkehr

20.09.2022

Lösung: Freihalten von Sichtfeldern

Quelle: ADAC, Herda, 2019

Quelle: Bayerisches Staatsministerium des
Innern – Oberste Baubehörde
Arbeitsblätter „Bauen und Wohnen für
Behinderte Nr. 7“

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

23

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Beispiele

KONFLIKTE MIT PARKEN

Radverkehr in Konflikt mit Parken durch
Verwendung von Mindestmaßen

20.09.2022

Lösung: Frankfurt, Gießener Straße

Quelle: Joachim Hochstein, 24.09.2019

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

22

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

NACHBESPRECHUNG

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

24

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Nachbesprechung

NACHBESPRECHUNG MIT DEN STÄDTEN UND GEMEINDEN

- Erläuterung der Inhalte und Vorteile des „Planungs-Checks Nahmobilität“
- Vorstellen der Vorgehensweise und Beurteilungsgrundlage (RSAS 2019)
- Einordnung der Planunterlagen in die Netzfunktion
- Allgemeine Hinweise zu Sichtfeldern und Qualitätsstandards

Rote Punkte = wichtige Seniorenorte
Blaue Punkte = mögliche Objektstandorte
Grüne Linien = besonders frequentierte Seniorenwege



www.griesheim.de, 11.03.2022
Die besitzbare Stadt

20.09.2022



Seniorenroute Heusenstamm



https://www.nahmobilitaet-hessen.de/downloads/ (Stand 22.04.2021)

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

25

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

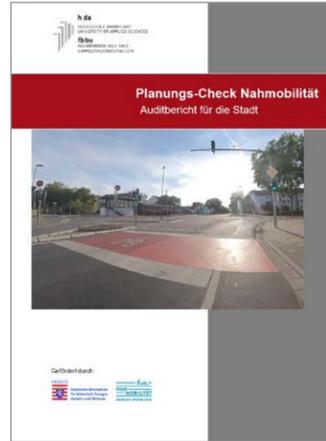
h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Nachbesprechung

NACHBESPRECHUNG MIT DEN STÄDTEN UND GEMEINDEN

- Übersenden der Präsentation, um die Politik intern vorzubereiten
- Defizite in einem schriftlichen Auditbericht festgehalten und Lösungsvorschläge aufgeführt
- Anmerkungen wurden in die nächste Planungsphase aufgenommen
- Nach der ersten Besprechung wurden teilweise aktualisierte Planungen vorgelegt

→ Positives Feedback der Kommunen



Planungs-Check Nahmobilität
Auditbericht für die Stadt

20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

27

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Nachbesprechung

NACHBESPRECHUNG MIT DEN STÄDTEN UND GEMEINDEN

- Gegenseitiges Verständnis zum Hintergrund der Planung
- Defizite aufzeigen, aber auch Lösungsvorschläge mitgeben
- Sehr positive und zielorientierte Diskussionskultur



Julius-Leber-Straße / Mühltonweg

Fußgängerschutzanlage

Empfehlung:
→ Abstimmung von Bussignalisierung und Fußgängerschutzanlage
→ Der Bus nähert sich der Haltestelle, die FSA wird für den kreuzenden Fußverkehr freigegeben
→ Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden

20.09.2022



Fußverkehr: Barrierefreiheit

- Taktile Leitsysteme nicht abschließend zu beurteilen, da Detailinformationen fehlen (Gestaltung und Ausrichtung Elemente)
- Fehlende Elemente wie Aufmerksamkeitsfeld an Haltestelle 4
- Taktile Leitsysteme sind senkrecht aufeinander abzustimmen



Variante 1- Einfahrt Sandweg durch Kfz unterbinden

- Nicht alle Radfahrbeziehungen sind berücksichtigt
- Umwege für den Kfz-Verkehr um in den Sandweg zu gelangen: Quell- und Zielpunkte im Sandweg sind zu prüfen
- Je nach Länge der Umwege wird die Pfingstweide möglicherweise zum Wenden genutzt. Mögliche Schwachstelle in der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Radverkehrssicherheit durch unterbundenen Kreuzen des Kfz-Verkehrs

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

26

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

PLANUNGS-CHECK NAHMOBILITÄT 2.0



20.09.2022

Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

28

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

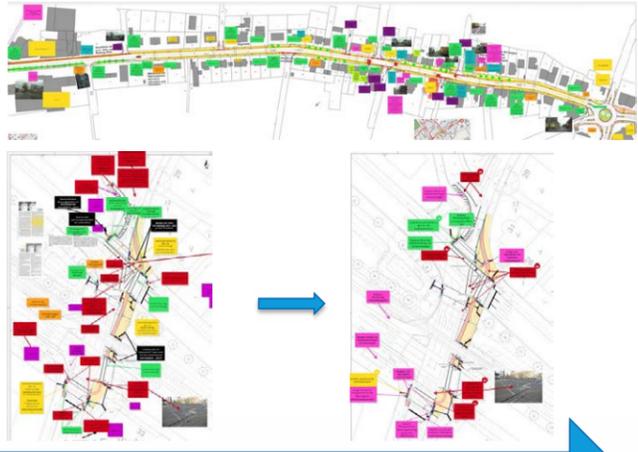
NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Planungs-Check Nahmobilität 2.0

WEITERFÜHRUNG DES PROJEKTS

- Start in Kombination mit Förderprogramm „Stadt und Land“ im Herbst 2021
- Auswahl der Kommunen aus über 100 Bewerbungen
- Durchführung von Workshops
- 1. Bewerbungsrunde: Bewerbung Q4 (2021), Durchführung Q1 (2022)
- 2. Bewerbungsrunde: Bewerbung Q2/Q3 (2022), Durchführung Q4 (2022)



Start im Q4 2021 Runde 1: Q1 2022 Runde 2: Q3 2022 Abschluss 2022/2023

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

29

Initiative für mehr Verkehrssicherheit Hessen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Kontakt
Planungcheck.fbb@h-da.de

20.09.2022 Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Referat Nahmobilität, Wiesbaden
Laura Kehrer, FB Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt

30

Ziel- und Schwerpunktsetzungen
für den Fußverkehr

Katalin Saary
Fuss e.V.

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Katalin Saary
FUSS e.V. Fachverband für Fußver
Co-Vorstand

/
katalin.saary @fuss-ev.de

Zu Fuß gehen? Aber sicher!

Auswertungen der MiD 2017 zeigen, dass insbesondere Kinder und Jugendliche sowie Senior:innen gehen. Bis 1 km ist der Fußverkehr die vorherrschende Verkehrsart. Und wie sicher ist das? 2019-2021 verunglückten über 4200 Menschen zu Fuß.

Typische Defizite und Konflikte sind fehlende oder zu schmale Gehwege sowie fehlende oder ungeeignete Querungen.

Wie geht's besser? (An-)Forderungen des Fußverkehrs

- Sichere und barrierefreie Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele auf kurzem Weg → 15 Minuten-Stadt

Anforderungen an ein attraktives und sicheres Fußwegenetz:

- direkt, umwegfrei und barrierearm
- Sicher auf ausreichend breiten Anlagen, in verkehrsarmen Straßen, frei von Parken und Kfz-bezogenen Installationen
- komfortabel auf beleuchteten Straßen und Wegen mit glatter, ebener Oberfläche
- Sichere, fußverkehrsfreundliche Querungen mit kurzen Wartezeiten und in kurzen Abständen
- Hohe Aufenthaltsqualität mit Angebote zum Ausruhen bewegen und

Zu Katalin Saary

Dipl.-Ing. Katalin Saary (*1964) führt seit 2017 das Planungsbüro MOBILITÄTSLÖSUNG in Darmstadt, davor war sie viele Jahre in verschiedenen Büros aktiv. Studiert hat Katalin Saary von 1983 bis 1990 an der TH Darmstadt Bauingenieurwesen mit Vertiefung Eisenbahn-, Straßen- und Verkehrswesen, Soziologie und Städtebau. Die Entwicklung einer nachhaltigen, also einer sozialen, ökologisch verträglichen und ökonomisch effizienten Mobilität sieht sie als eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Ein integrierter Planungsansatz, der immer auch die sozialen wie die technischen Dimensionen von Mobilität im Blick hat, und Stadt und Verkehr als Ganzes begreift, ist für sie selbstverständlich. Ihr besonderes Augenmerk legt sie - sowohl bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten wie auch bei Detailplanungen zur Gestaltung von Straßenräumen und der Beteiligung - auf die Berücksichtigung der Belange von Fuß- und Radverkehr.

Dieser Schwerpunkt zeigt sich auch in ihrem ehrenamtlichen Engagement:

- SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung): seit 2019 Mitglied im Vorstand, seit 2009 Leitung des AK Straßenraumgestaltung, 2010-2016 Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr in der SRL.
 - FUSS e.V. (Fachverband Fussverkehr Deutschland): seit 2019 Mitglied des geschäftsführenden Vorstand
 - FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Mitarbeit im AK 2.12.4 (Fortschreibung EFA)
 - dib (deutschen Ingenieurinnenbund)
 - VCD (Verkehrsclub Deutschland)
 - dkhw (deutsches Kinderhilfswerk) und Bündnis Recht auf Spiel
 - seit 2018 Sachverständige des Vereins Kinderfreundliche Kommunen
 - seit 2014 Mitherausgeberin des HKV - Handbuch für kommunale Verkehrsplanung
 - seit 2010 Koordinatorin des Netzwerks Schule+Mobilität, einem Akteurs-Netzwerk in Darmstadt und Darmstadt-Dieburg
-

Zu Fuß gehen? Aber sicher!



Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20. September 2022 | Dipl.-Ing. Katalin Saary



Besser gehen! Aktiv für die wichtigste Mobilitätsform!

Bundesweit 51 Ortsgruppen, in Hessen

- Wiesbaden,
- Darmstadt
- Limburg, Lahn
- Kelsterbach
- Frankfurt a.M.
- Offenbach

Sprecher/innen Hessen

Sina Selzer, Manuel Denkwitz, Markus Schmidt

hessen@fuss-ev.de

Infos: www.fuss-ev.de/buerger-und-staedte/buerger-ortsgruppen



Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 3

Besser gehen! Aktiv für die wichtigste Mobilitätsform!

Seit 1985 arbeitet der Fachverband Fußverkehr Deutschland, kurz: FUSS e.V. an der Verbesserung der Bedingungen des Gehens.

- Wir sind **Lobby** im Bund, in Ländern und Gemeinden, u.a. durch Engagement in den Gremien und Verbänden.
- Wir machen **Publicity** für das zu Fuß gehen, u.a. durch Aktionen vor Ort.
- Wir sind **vor Ort präsent** und unterstützen Städte und Gemeinden, u.a. durch praktische Hinweise und strategische Beratung.
- Wir sind **Fachverband** und **Kompetenzzentrum**. Wir vermitteln Know-how, u.a. auf unseren Webseiten, der Fachzeitschrift „Mobilogisch“, beim BUVKO und der FUSSverkehrs-Akademie (alle 4 Wochen Online und auf <https://www.youtube.com/channel/UCM7ttry3DjU-Xg0RO0wc2zA>)



Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 2

Dipl.-Ing. Katalin Saary

- Verkehrsplanerin und Moderatorin
Inhaberin des Planungsbüros MOBILITÄTSLÖSUNG, Darmstadt
- FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland
seit 2019 Co-Vorstand
- SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung)
seit 2019 Co-Vorstand
- Netzwerk Schule+Mobilität in Darmstadt und LK Darmstadt-Dieburg
Kordinatorin seit 2010
- Mitherausgeberin des HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung
seit 2014
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen):
AK 1.1.10 – Hinweise zur Nahmobilität;
AK 2.1.4.1 „Fortschreibung Empfehlungen Fußverkehr“
- Sachverständige für Kindermobilität für den Verein Kinderfreundliche Kommunen seit 2018
- Sicherheitsauditorin für Innerortsstraßen seit 2021



Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 4

Gute Gründe für's zu Fuß gehen

Lebensqualität, Klima + Umwelt, Kommunikation, Lokale Wirtschaft, Nahversorgung, Basismobilität, Verkehrssicherheit, Lärm + Luft, Flächeneffizienz, Gesundheit.

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 5

Wer ist wie unterwegs?

- Zu Fuß unterwegs: Kinder und Jugendliche: 25-42 %, Senior:innen: 25-31 %, Durchschnitt: 21 %
- Generation der Planer:innen (18-64 J.) Pkw 53-66 % (MIV-Fahrer, Mitfahrer)

Verkehrsmittelnutzung am Stichtag in verschiedenen Bevölkerungsgruppen (Hauptverkehrsmittel)

Bevölkerungsgruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	mobilität am Stichtag	Anzahl Wege am Stichtag
0-6 Jahre	35%	6%	6%	51%	6%	87%	2,8
7-10 Jahre	42%	10%	2%	36%	9%	90%	3,0
11-13 Jahre	25%	15%	3%	34%	23%	87%	2,8
14-17 Jahre	25%	17%	6%	27%	26%	82%	2,7
18-29 Jahre	21%	8%	8%	42%	11%	84%	3,0
30-39 Jahre	22%	8%	8%	50%	8%	90%	3,6
40-49 Jahre	20%	9%	9%	57%	6%	89%	4,0
50-59 Jahre	22%	8%	8%	55%	7%	88%	3,6
60-64 Jahre	21%	6%	6%	54%	10%	85%	3,4
65-74 Jahre	25%	9%	9%	47%	13%	81%	2,9
75-79 Jahre	27%	7%	7%	42%	17%	78%	2,5
80 Jahre und älter	31%	5%	5%	38%	14%	64%	1,8

MiD 2017 – Kurzreport Hessen: Ausgabe Feb. 2020

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 7

Zu Fuß gehen? Aber sicher!

- Wer geht eigentlich? Und wie sicher ist das?
- Unterwegs zu Fuß: Defizite und Konflikte
- Wie geht's besser? (An-)Forderungen des Fußverkehrs

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 6

Anteil Fußwege auf kurzen Strecken bis 80 Prozent

- Rund 50 % aller Wege kürzer als 5 km, bzw. 25 % der Wege kürzer als 2 km
- 2-5 km 60% Pkw-Anteil = Verlagerungspotential!

→ Fußverkehr bis 1 km vorherrschende Verkehrsart

Modal Split Hauptverkehrsmittel nach Wegelängen

Wegelänge	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Mitfahrer	MIV-Fahrer
unter 0,5 km	77%	10%	10%	10%	10%
0,5 bis unter 1 km	49%	18%	18%	23%	18%
1 bis unter 2 km	28%	20%	6%	35%	18%
2 bis unter 5 km	14%	15%	11%	45%	15%
5 bis unter 10 km	7%	15%	16%	55%	18%
10 bis unter 20 km	7%	15%	15%	62%	19%
20 bis unter 50 km	7%	15%	15%	65%	18%
50 bis unter 100 km	7%	17%	17%	59%	20%
100 km und mehr	7%	18%	18%	53%	20%

Quelle: INFS (2019): Mobilität in Deutschland: MiD 2017 Etappenkonzept

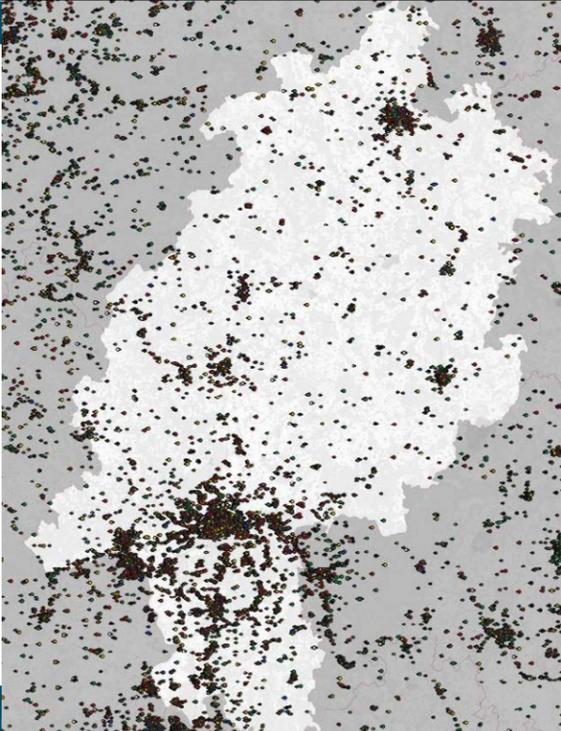
Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 8

Verkehrssicher zu Fuß?

Verunglückte zu Fuß in Hessen 2019-21:
4.320 Menschen

(Quelle: Unfallatlas)



Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr

Impressionen aus Schulprojekten in Frankfurt



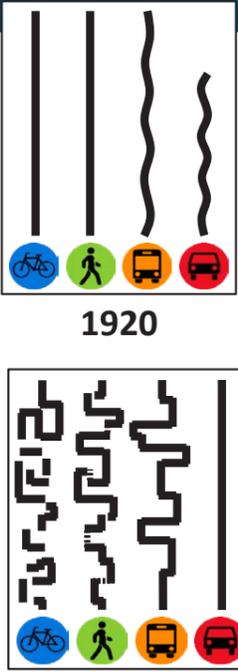
Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr

Netzplanung auch für den Fußverkehr

Sichere und barrierefreie Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele auf kurzem Weg → 15 Minuten-Stadt

Anforderungen an ein attraktives und sicheres Fußwegenetz

- **direkt**, umwegfrei und barrierearm
- **Sicher auf ausreichend breiten** Anlagen, in verkehrsarmen Straßen, frei von Parken und Kfz-bezogenen Installationen
- **komfortabel** auf beleuchteten Straßen und Wegen mit glatter, ebener Oberfläche
- **Sichere, fußverkehrsfreundliche Querungen** mit kurzen Wartezeiten und in kurzen Abständen
- **Hohe Aufenthaltsqualität** mit Angebote zum Ausruhen, bewegen und Grün
- **Orientierungsfreundlich** mit klarer Wegweisung (Leitsystem)



1920

1950 - heute

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

Typische Netz-Defizite. Impressionen



Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 12

Damit das Fußwegenetz attraktiv wird

Gehwege **Fußgängerüberwege** **Ampeln** **Sitzgelegenheiten**

Parks und Grünanlagen **Haltestellen** **Fußgängerbereiche** **Barrierefreiheit**

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 13

Fußverkehr braucht Platz

Definition

Gehweg = Gehfläche + Sicherheitsabstände + Möblierung und Ausstattung

Platzbedarf

- Unter 1,60 m: Begegnungen nur mit Behinderung oder Ausweichen möglich
- Zwischen 1,60 m und 2,50 m: Begegnungen i.d.R. ohne Einschränkungen möglich
- 2,50 m und breiter: Gehweg ist regelkonform, Nutzbarkeit i.d.R. ohne Einschränkungen gegeben

Abbildung 5 Erst die Mindestgehwegbreite von 2,50m ermöglicht die Begegnung von zwei Personen auch mit Tragetasche oder Regenschirm.

Abbildung 7 Ein 3,50m breiter Gehweg bietet durchschnittlichen Gehkomfort

Abbildung 6 Durch Laternenmasten wird der Gehkomfort auf einem 2,50m breiten Gehweg verringert.

Abbildung 8 Aufenthaltsnutzungen brauchen Platz

Quelle: FußNote 1

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20.09.2022/15
20. September 2022 / 15

Fußverträgliche Geschwindigkeiten auf Stadtstraßen

Hohe und unangepasste Geschwindigkeiten führen zu Unfällen

Forderung:

- Tempo 30 auf Haupt-Schulwegen oder Verkehrsberuhigte Bereiche
- Straßenumgestaltung, wenn Gehweg zu schmal

© VCD e.V., Berlin, 2012, www.vcd.org

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20.09.2022/14
20. September 2022 / 14

Sichere Querungen in kurzen Abständen

Ungeeigneter oder fehlender Querungsangebote sind ein Sicherheitsdefizit

- **Fußverkehrsfreundliche Signalisierung**
 - Fußverkehr gleichberechtigt mitdenken = kurze Wartezeiten + angemessene
 - Grünzeitberechnung: 0,9 s/m als Gehgeschwindigkeit von Kindern und Senior:innen (statt 1,2 m/s)
 - Barrierefreie Nutzbarkeit für alle: Taster für Sehbehinderte, Detektoren statt „Bettelampeln“ für alle
- **Sichtfelder verlässlich freihalten**
- **Fußgängerüberwege („Zebras“)**
 - in Tempo 30-Zonen
 - Immer an innerörtlichen Kreisverkehren mit Querungsbedarf

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20.09.2022/16
20. September 2022 / 16

Barrierefreiheit mitdenken!

Barrierefreiheit heißt, an die unterschiedliche Bedürfnisse denken!

- Motorisch eingeschränkte Menschen, Blinde und Sehbehinderte
- Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren
- Kognitiv eingeschränkte Personen
- Aber auch: Grundschulkinder mit Roller

Barrierefreiheit meint: Absenkung, Kontraste und Leitelemente, aber auch Oberflächenzustand, Beleuchtung, Durchgängigkeit ohne Behinderung durch E-Scooter oder Mülltonnen oder parkende Autos

Gehen muss immer möglich sein!

Flächenverteilung von außen nach innen*

Alle Verkehrsteilnehmenden sind gleichberechtigt zu behandeln!

Quelle: RAST 06, Seite 21 zur städtebaulichen Bemessung

Foto: Henning Stark

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 19

Fußverkehr braucht Platz ohne wenn und aber!

Definition
Gehweg = Gehfläche + Sicherheitsabstände + Möblierung und Ausstattung

Platzbedarf

- **Unter 1,60 m:** Begegnungen nur mit Behinderung oder Ausweichen
- **Zwischen 1,60 m und 2,50 m:** Begegnungen i.d.R. ohne Einschränkungen
- **2,50 m und breiter:** Gehweg regelkonform, Nutzbarkeit i.d.R. ohne Einschränkungen

Abbildung 5 Erst die Mindestgehwegbreite von 2,50m ermöglicht die Begegnung von zwei Personen auch mit Tragetasche oder Regenschirm.

Abbildung 7 Ein 3,50m breiter Gehweg bietet durchschnittlichen Gehkomfort

Abbildung 6 Durch Laternenmasten wird der Gehkomfort auf einem 2,50m breiten Gehweg verringert.

Abbildung 8 Aufenthaltsnutzungen brauchen Platz

Quelle: FußNote 1

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 18

Spaß am gehen durch Aufenthaltsqualitäten

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 20

Damit der Fußverkehr nicht unter die Räder kommt....

...braucht es einen „Kümmerer“ in der Verwaltung, einen strategischen Rahmenplan auf Landes- und kommunaler Ebene und viel Wissensvermittlung

- **Fußverkehr in der Verwaltung verankern** und stärken: dem Radverkehrsbeauftragten gleichwertige Stellen für Fußverkehrsbeauftragte schaffen ...
...bei der AGNH und in den Kommunen
- **Masterplan Fußverkehr Hessen** als konkrete Orientierung und Richtschnur für die Umsetzung statt Behandlung als „Anhängsel“ des Radverkehrs
- **Regelmäßige verpflichtende Nachschulungen** von Verwaltung zu Richtlinien und rechtlichen Aspekten




Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 21




Informationen und Kontakt FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
 FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle
 Exerzierstraße 20 | D-13357 Berlin (Mitte)
 Tel. +49 (0)30 4 92 74 73 | Fax +49 (0)30 4 92 79 72
 info@fuss-ev.de
 www.fuss-ev.de

Dipl.-Ing. Katalin Saary
MOBILITÄTSLÖSUNG
 Robert-Bosch-Straße 7 | 64293 Darmstadt
 T + 49 (0) 6151 – 950 94 86
 katalin.saary@mobilitaetsloesung.de
 www.mobilitaetsloesung.de

Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
 FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 23

(Mein) Fazit: Ein Umdenken ist erforderlich!

Wir brauchen mehr Offenheit für neues Denken!

- **Veränderungen sind manchmal unbequem** → Alle mitnehmen durch intensive Beteiligung und öffentliche Konsultation
- **Mehr Platz für den Fußverkehr** erfordert signifikante Flächenumverteilung und Vermeidung des „Streifendenkens“
- **Integrierte Planung und interdisziplinäre Lösungen:** Flexibel für lange Lebensdauer der Infrastruktur und unterschiedliche Anforderungen

Keine Tabuthemen! Re-Privatisieren des Parkens
 Geschwindigkeit < 30 km/h, Verkehrsberuhigte Bereiche
 Neue Querschnitte zu Gunsten des Fußverkehrs
 Gehweg nur für zu Fuß Gehende

Zum Vertiefen: <https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=765:vorschlaege-fuer-vsp&catid=54>



Katalin Saary: Zu Fuß? Aber sicher!
 FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland

20. September 2022 / 22

Sichere Kreuzung für Alle!

Peter Rossteutscher
Katharina Metzker
Mobilitätsamt der
Wissenschaftsstadt Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfermann
h_da

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Dr.-Ing. Axel Wolfermann
Hochschule Darmstadt
Professor für Verkehrswesen

Haardtring 100
64285 Darmstadt

+496151 / 533-68142
axel.wolfermann @h-da.de



Sichere Kreuzung für Alle!

Geht das überhaupt? Und was heißt das?

Mit geschützten Radfahrstreifen und großzügig dimensionierten Radwegen sieht der Stand der Technik für Strecken innerorts objektiv sicher gestaltbare und von den meisten Radfahrenden akzeptierte Radverkehrsführungen vor, die vielerorts baulich verhältnismäßig einfach umgesetzt werden können. Mit diesen Radverkehrsanlagen wird auch dem Fußverkehr geholfen, da weniger Fahrzeuge den Seitenraum nutzen. Was fehlt, sind gute Lösungen für signalisierte Knotenpunkte. Eine geschützte Führung bis in den Knotenpunkt hinein verspricht eine gute Akzeptanz unter (potentiell) Radfahrenden. Doch was bedeutet das für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere Menschen zu Fuß und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen? Das Bundesmodellprojekt SQUADA geht dieser Frage nach. Durch Verkehrsversuche begleitet von Verkehrsbeobachtungen, Befragungen und Fachdiskussionen sollen Fragen nach der objektiven und subjektiven Sicherheit, der Gestaltung und möglichen Einsatzszenarien von sogenannten geschützten Kreuzungen beantwortet werden. Schon im Vorfeld zeigen sich Zielkonflikte, die sich nur durch weniger Kfz-Verkehr und niedrigere Geschwindigkeiten abmildern lassen.

Zu Dr.-Ing. Axel Wolfermann

Axel Wolfermann ist seit 2017 Professor für Verkehrswesen an der Hochschule Darmstadt. Promoviert zu Lichtsignalsteuerung an der TU Darmstadt 2009 folgte er einer Einladung an die University of Tokyo und die Nagoya University, wo er an modellgestützten Optimierungsstrategien für Signalsteuerungen, Datenfusion von stationären und mobilen Detektoren und modellbasierter Sicherheitsbewertung von signalisierten Knotenpunkten forschte. Von 2011 bis 2017 leitete er am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) eine Gruppe zur Modellierung des Wirtschaftsverkehrs und befasste sich mit der Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit von Verkehrssystemen. Im Laufe seiner Berufslaufbahn beriet er Kommunen in Deutschland und China im Rahmen von Vorhaben der Verkehrsplanung und ist Mitglied in verschiedenen nationalen und internationalen Fachgremien im Verkehrswesen. An der Hochschule Darmstadt liegt sein Schwerpunkt in Forschung und Lehre auf nachhaltiger Verkehrsplanung, dem städtischen Wirtschaftsverkehr und der Anwendung transdisziplinärer Ansätze zur Förderung der Mobilitätswende.

h_da

Sichere Kreuzung für Alle!

Geht das überhaupt? Und was heißt das?

Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfermann
Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen

Wo kommen wir her? (2)

Vielleicht doch etwas zu eng für Rad- und Fußverkehr.

Platz für Radverkehr

h_da 4

Wolfermann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022

Wo kommen wir her? (1)

Platz für den fließenden Verkehr, i.e. Kfz-Verkehr

Alles, was dem Kfz-Verkehr nicht im Weg sein soll.

h_da 2

Wolfermann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022

Wo stehen wir heute?

Wenn der Platz reicht, kann man es auch „vernünftig“ machen.

Planung nach aktuellem Regelwerk

FGSV (2010), ERA

HMWEVV (2020), Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen

h_da 5

Wolfermann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022

Was haben wir erreicht?



- Sichtbares Angebot für Radverkehr
- Radverkehr im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs
- Weniger Konflikte mit Fußverkehr
- Zügige Führung des Radverkehrs, auch an Hauptverkehrsstraßen
- Vielerorts (mit Kompromissen) umsetzbar

Objektiv ziemlich sicher!

- Es bleiben: Unfälle bei nicht gesichertem Abbiegen.
- Es bleiben: Unfälle bei regelwidrigem Radverkehr (Akzeptanz?).
- Radfahrstreifen in Mittellage nicht in allen Situationen zu empfehlen.

vgl. Baur/Beyer/Richter (2020), Sicherheit und Akzeptanz der Radverkehrsführung in Mittellage (RiM) an Knotenpunkten, Straßenverkehrstechnik 10/2020, S. 681-686

Foto: Axel Wolfermann, CC BY-SA 4.0

h_da

6

Wolfermann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022

Wo liegt das Problem? (2)

Sooo viel Platz für den Radverkehr, aber... ...nicht alle fühlen sich hier wohl.



Foto: Axel Wolfermann, CC BY-SA 4.0

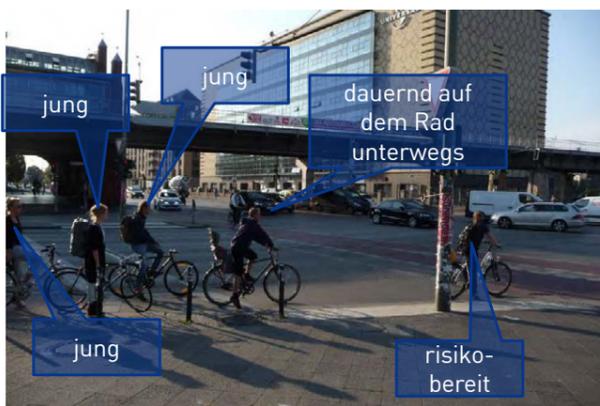
h_da

8

Wolfermann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022

Wo liegt das Problem? (1)

Wer ist hier unterwegs?



„stark und furchtlos“^(*)

(*)vgl. R. Geller (2009), Four Types of Cyclists, Portland Office of Transportation und: Dill/McNeil (2012), Four Types of Cyclists?, Testing a Typology to Better Understand Bicycling Behavior and Potential, Working Paper, OTREC, Portland State University



Fotos: Axel Wolfermann, CC BY-SA 4.0

h_da

7

Wolfermann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022



Projekt SQUADA / separiertes Querens für Alle in Darmstadt

Symposium der h-DA
20. September 22

Mobilitätsamt
Abteilung Mobilität

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Wissenschaftsstadt Darmstadt
www.darmstadt.de

Themen: Zäsur Radentscheid, Radoffensive, Radstrategie



- Bundesweit dritter Radentscheid in 2018
- Forderung nach Paradigmenwechsel im Radverkehr, Blick auf die, die bislang nicht Rad fahren
- Niederlande als Vorbild, Separierte Führung des Radverkehrs, geschützte Kreuzungen, „echte“ Fahrradstraßen
- Forderung: Umbau von drei Kreuzungen pro Jahr (!) nach Prinzip der „Schutzkreuzung“
- Verhandlung/Beschluss Radstrategie in 2019, „Schutzkreuzung“ mit aufgenommen
- Beschluss Maßnahmenplan mit 34 Prio-Maßnahmen, u.a. „Schutzkreuzung Landgraf-Georg-Str./Pützer/Teichhausstr“

Wolferrmann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022 11

Wissenschaftsstadt Darmstadt
www.darmstadt.de

Grundprinzip der „Schutzkreuzung“



Quelle: Rendering: Florian Albert; Konzept: Timm Schwendy, Darmstadt fährt Rad

- Ausarbeitung und visuelle Gestaltung durch Radentscheid als „Besser“-Entwurf für Kreuzungspunkte
- Großer Rückhalt in Politik, Radverbänden und Presse für Planungsinitiative (u.a. SPIEGEL, Süddeutsche)
- Fokus Debatte: Schwerstunfälle Rechtsabbieger LkW(Kfz) – Rad

Wolferrmann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022 13

Wissenschaftsstadt Darmstadt
www.darmstadt.de

Kritik an Planung mit Fahrradweiche



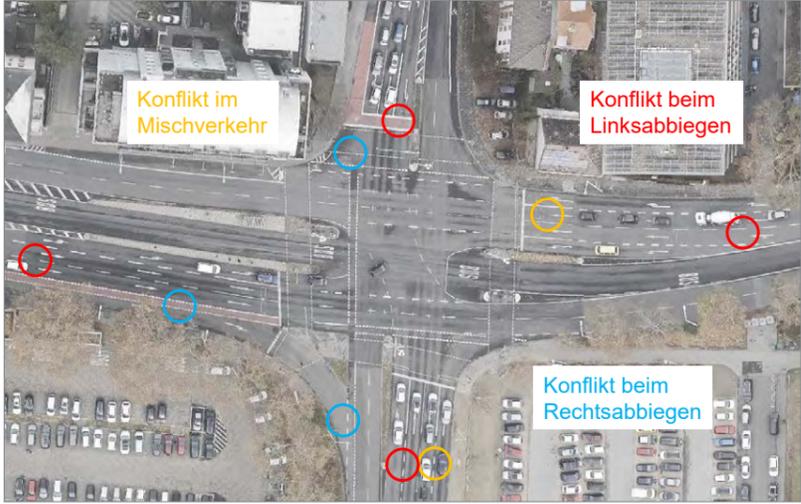
Umsetzung von Fahrradweiche in Neu-Projekt sorgt für Kritik der Verbände/Radentscheid, da andere Strategie beschlossen

Quelle: Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessen

Wolferrmann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022 12

Wissenschaftsstadt Darmstadt
www.darmstadt.de

Auswahl der Modellkreuzung



Konflikte/Defizite an Bestandskreuzung Landgraf-Georg-Str/ Pützer / Teichhausstr.

- Konflikt im Mischverkehr
- Konflikt beim Linksabbiegen
- Konflikt beim Rechtsabbiegen

Wolferrmann | SQUADA | Verkehrssicherheitssymposium, 20.9.2022 14

Aufgaben im Modellprojekt SQUADA

- **Wissenschaftliche Untersuchung**
des Holländischen Kreuzungsmodells zusammen mit Hochschule Darmstadt
- **Einbinden der Verbands- und Fachwelt**
(ADFC e.V., ADAC e.V., FUSS e.V., FGSV e.V., UDV, BAST etc.)
- **Erarbeiten mehrerer Planungsvarianten**,
davon 2 im Praxistest durch Verkehrsversuche mit Bürgerbeteiligung
- **Analysieren**
(Zählung, Verkehrssimulation, Qualitätsstufen (HBS), Sichtbeziehungen)
- **Befragen und beobachten**
(subj. Sicherheit, Akzeptanz)
- **Planen und bauen** der Vorzugsvariante
- **Leitfaden erstellen** für Wissenstransfer

Was wünschen sich Verkehrsteilnehmende? (1)

Foto: Axel Wolferrmann, CC BY-SA 4.0

- 45% der Verkehrsteilnehmenden fühlen sich **auf Radstreifen in Mittellage unsicher**.¹⁾
- **geschützte Radfahrstreifen** werden **doppelt so gut** bewertet wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen; Radwege nur leicht besser als Radfahrstreifen; Fahrradstraßen attraktiver als Tempo 30²⁾
- **Schutzbedürftige profitieren besonders** von attraktiven Radverkehrsanlagen²⁾
- 63% fordern **mehr Radwege**³⁾
- 55% eine **Trennung von Fußwegen**³⁾
- 19% pendeln nicht mit dem Rad, weil es **zu gefährlich** sei³⁾

Für Strecken gibt es gute Lösungen, an Knotenpunkten ist vieles noch unklar.

¹⁾ Baur/Beyer/Richter (2020), Sicherheit und Akzeptanz der Radverkehrsführung in Mittellage (RIM) an Knotenpunkten, Straßenverkehrstechnik 10/2020, S. 681-686
²⁾ Hardinghaus/Cyganski/Bohle (2019), Attraktive Radinfrastruktur, Routenpräferenzen von Radfahrenden, DLR
³⁾ Borgstedt/Hecht/Jurczok (2017), Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, Mannheim.

Wohin wollen wir?

Foto: Axel Wolferrmann, CC BY-SA 4.0

Weniger...

- Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Kosten für Infrastruktur, **schwere Unfälle**, ...
- weniger Kfz-Verkehr

Mehr Fuß- und Radverkehr,

u. a. durch attraktive Infrastruktur:

- ALLE sollten sich auf dem Rad auf allen wichtigen Routen wohl fühlen.

Subjektive Sicherheit

- auch Umwelt- und Klimaschutz rettet Leben!

Was wünschen sich Verkehrsteilnehmende? (2)

Einige Stimmen der Befragung vor Ort

„Bessere, breitere, getrennte, hervorgehobene Radwege“

„Gesamtkonzept für Radverkehr“

„Flexiblere Radwege“, „diagonales Queren“

„Kürzere Furten und weniger Wartezeiten“

„flache Borde“

„Trennung Rad/Fuß“

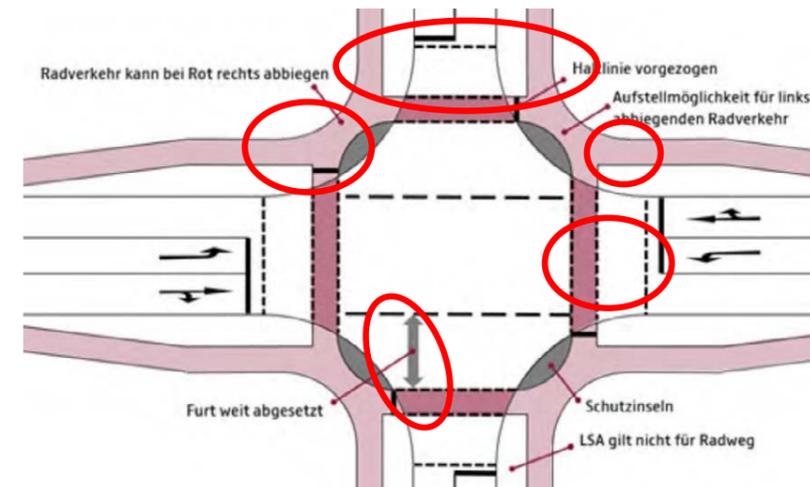
Die Herausforderung für SQUADA (1)

Hier fühlen sich ziemlich viele auf dem Rad wohl.



Aber wie bekommen wir ALLE objektiv und subjektiv sicher über Knotenpunkte?

Die Fragezeichen der „geschützten Kreuzung“



- Bedingt verträgliches RA bei weiter Furtabsetzung
 - Attraktivität für Fußverkehr
 - Barrierefreiheit
 - Konflikte Fuß/Rad
 - Fahrbahnteiler und FGÜ
- Und:
- Reicht der Platz für Radverkehr der Zukunft?
 - Wird indirektes LA akzeptiert?
 - Radverkehr in Gegenrichtung?
 - Vertragen sich eScooter, normale Räder, Pedelecs, Lastenräder, ...?

Die Herausforderung für SQUADA (2)



Ein Vorschlag aus den Niederlanden – aber ist das sicher? (für ALLE)

Wie kommt hier eine blinde Person über die Kreuzung?

Will hier noch jemand mit Rollator laufen?

Wo fahren eScooter?

Worum geht es bei der „sicheren Kreuzung für Alle“?

Es geht um

- objektive und subjektive Sicherheit
- sehr unterschiedlicher Menschen
- auf unterschiedlichen Fahrzeugen

- Mischen vs. Trennen
- Klare Regelung vs. Eigenverantwortung
- Fehlerverzeihung

Viele Konflikte resultieren auch aus:

- Erwartungen an Qualität für Kfz-Verkehr
 - Fahrstreifenanzahl
 - Umlaufzeit
- großen Geschwindigkeitsdifferenzen
 - 50 km/h (Kfz) bis Schrittgeschwindigkeit
- Auslegung und Setzungen der StVO
 - Furtabrückung
 - FGÜ über Radweg
 - Geschwindigkeiten

Lokalpolitische Rahmenbedingungen und Akzeptanz

Bundes- und landespolitische Rahmenbedingungen

Teilweise widersprüchliche Erwartungen an die Erprobung der „sicheren Kreuzung“

- schnelles Handeln (Notwendigkeit aus Klimaschutz und Luftreinhaltung, Wunsch Radverbände)
vs. sorgfältige Abwägung
- erstmal probieren und dann anpassen
– oder vorher schon abwägen
- gute Lösung für den Einzelknoten oder allgemeine Schlussfolgerungen?
– Randbedingungen beeinflussen Ergebnisse

Sichere Kreuzung für Alle? Fazit (2)

Wie sich einige Zielkonflikte abschwächen ließen:

- Geschwindigkeiten zentral → Tempo rausnehmen
 - je ähnlicher, desto besser
 - je langsamer, desto sicherer
- Kfz-Verkehrsstärken in Innenstädten müssen runter
 - Flächenumverteilung politisch leichter umzusetzen
 - gesichertes Abbiegen einfacher umzusetzen
 - weniger Fahrstreifen → kompaktere Kreuzung → kürzere Umlaufzeiten

Die „geschützte Kreuzung“ könnte *eine* Maßnahme zur Förderung der Nahmobilität sein – wo überwiegen ihre Vorteile?

Und wo benötigen wir eine andere Lösung? Welche?

Sichere Kreuzung für Alle? Fazit (1)

Grundsätzliche Prioritäten müssen (politisch) geklärt werden.

- Allen wird man es nicht Recht machen können.
- Umwelt-/Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Kfz-Leistungsfähigkeit können sich widersprechen.

Vielfalt der Verkehrsmittel nimmt zu

→ Mischung unausweichlich, aber wer mit wem?

Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit
Fahrradstaffeln

Polizeihauptkommissar
Dominic McCormack
Polizeipräsidium Frankfurt am Main

- Die Folien können nicht bereitgestellt werden -
Bei Fragen zu dem Thema bitte Kontakt zu dem Referenten
aufnehmen (Infos auf der nächsten Seite)

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Name(Vortragender)	Dominic James McCormack Polizeioberkommissar
Organisation, Firma	Polizei Hessen Polizeipräsidium Frankfurt am Main
Abteilung Position	Direktion Verkehrssicherheit – SB 1 – Einsatz & Organisation
Adresse	
Straße, Nr.	Marie-Curie-Straße 30,
PLZ, Stadt	60439 Frankfurt am Main
Land	Deutschland
Telefon	+49 69 755 46011
E-Mail	DominicJames.McCormack@polizei.hessen.de
Thema	
Titel des Vortrages	Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit Fahradstaffeln
Untertitel des Vortrages	Die Fahrradstaffel der Polizei Frankfurt am Main
Informationen zum Vortrages	<ul style="list-style-type: none">– Vorstellung der Fahrradstaffel der Polizei Frankfurt am Main– Vorstellung der Aufgabengebiete– Erläuterung der Unterscheidung zwischen Fahrrad - Pedelec - S-Pedelec - E-Bike sowie Elektrokleinfahrzeuge– Einblick in die Unfallstatistik und Forschung– Erläuterung der Präventions- und begleitenden Öffentlichkeitsarbeit– Was kann eine FaSt verstärkt tun? - Darstellung der Notwendigkeit und Wirkung einer FaSt am Beispiel Berlin

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel
des Blogs „Darmstadt fährt Rad“

Timm Schwendy

Profilbeschreibung zur Veranstaltung

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Timm Schwendy, Dipl.-Ing. Architekt (FH)
Darmstadt fährt Rad
Gründer



Darmstadt
Deutschland

info

/
@darmstadtfaehrtrrad.org

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel

Radfahren deluxe machen

Der Begriff "Verkehrssicherheit" wird in Bezug auf den Straßenverkehr bislang ausschließlich für die Reduktion von Kollisionen verwendet. Folgeschäden durch die Auswirkungen des motorisierten Straßenverkehrs, wie die negative Wirkung auf Gesundheit, Umwelt und Klima bleiben weitgehend unberücksichtigt. Der Vortrag regt an, den Begriff "Verkehrssicherheit" weiter zu fassen, um daraus Strategien für eine nachhaltigere Mobilität, insbesondere den Radverkehr, abzuleiten. Gerade eine Optimierung der Radinfrastruktur hat ein großes Potential, den Anteil der Radfahrenden im Modal Split zu erhöhen. Hier setzt das im Vortrag vorgestellte Engagement, der aus dem Radentscheid Darmstadt hervorgegangenen Initiative "Darmstadt fährt Rad", an. Radinfrastruktur wird bislang vorwiegend technisch und "aus dem Auto heraus" geplant. Der Vortrag geht darauf ein, dass dabei der Mensch auf dem Fahrrad mit ganz anderen Ansprüchen bisher zu kurz kommt. "Darmstadt fährt Rad" stellt wichtige Grundprinzipien und Musterlösungen für eine Radverkehrsplanung für eine große Zielgruppe vor und betont, dass gerade Knotenpunkte wichtige Stellschrauben für die Durchgängigkeit von fahrradfreundlichen Straßen darstellen.

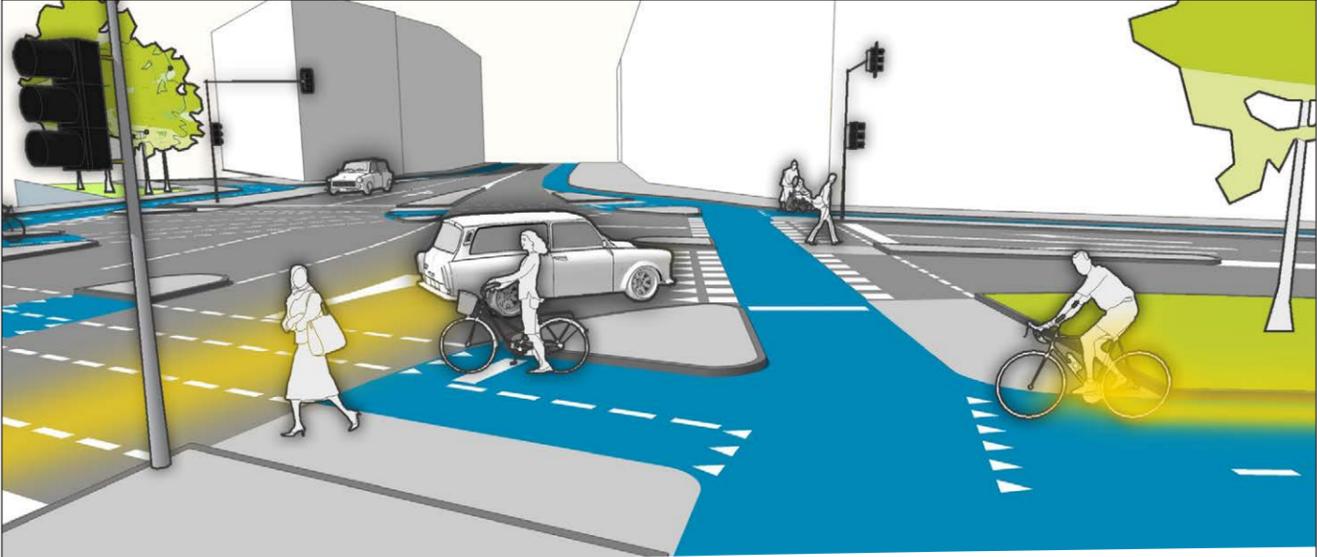
Zu Timm Schwendy, Dipl.-Ing. Architekt (FH)

Ausbildung:

Studium der Architektur an der Hochschule Darmstadt, Abschluss: Dipl.-Ing. der Architektur
Autor des Buchs "Sichere Kreuzungen" Thiemo Graf Verlag (erscheint 2023).

Berufliche Erfahrung im Inland und Ausland (Spanien und Mosambik).

Das Fahrrad hat Timm Schwendy dabei immer begleitet und geprägt, beim Alltag aber auch auf Fahrradfernenreisen (u.a. ein Jahr Südamerika). Vor allem die fehlende Tauglichkeit heutiger Straßen für seine Rad fahrenden Töchter haben Timm Schwendy zur Gründung der Initiative "Darmstadt fährt Rad" ermutigt, die in etwa zeitgleich mit dem dritten bundesweiten Bürgerentscheid zum Radverkehr dem "Radentscheid Darmstadt" entstand, den Timm Schwendy mitgegründet hat. Ziel der Initiative ist es, die Radverkehrswissenschaft durch eine Perspektive zu ergänzen, bei der eine große Nutzergruppe inklusive Kinder und Senioren einbezogen wird. "Darmstadt fährt Rad" hat seitdem u.a. Analysen des Radverkehrsnetzes in Darmstadt und Untersuchungen von Unfallstatistiken und verschiedenen Musterlösungen veröffentlicht und konnte dabei auch wichtige Impulse bei der Planung der Darmstädter Radverkehrsinfrastruktur geben. Gerade das Thema Kreuzungen als wichtiges Element für gute durchgängige Radverkehrsnetze ist dabei zu einem Schwerpunktthema von "Darmstadt fährt Rad" geworden.



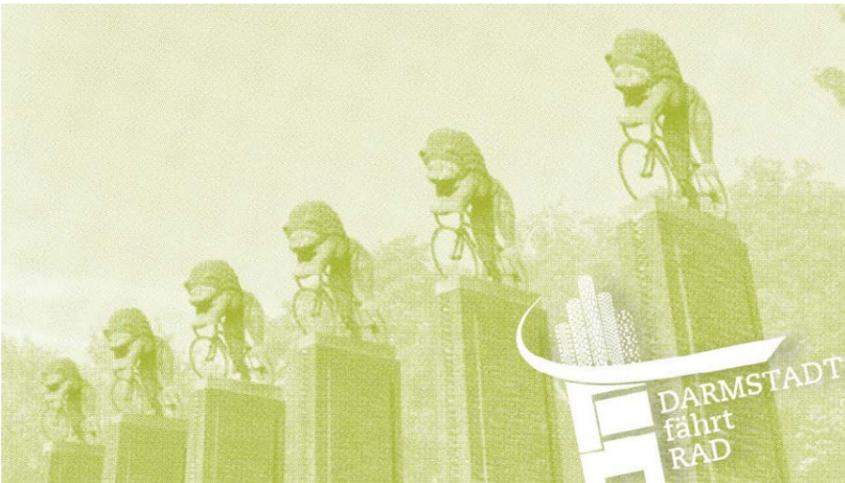
Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“
Radfahren deluxe machen

h_da-Symposium Verkehrssicherheit • 20-09-2022 • Timm Schwendy



3 Darmstadt fährt Rad

<https://www.darmstadtfahrtrad.org/>

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
www.darmstadtfahrtrad.org



2 Radentscheid Darmstadt




Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022



4 Verkehrssicherheit ?

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022



5 **Verkehrssicherheit ?**



STATIS
Statistisches Bundesamt

Startseite → Presse → 6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Presse

6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Auch Zahl der Verletzten gesunken: -3,0 % gegenüber 2018



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

7 **Verkehrssicherheit ?**

So wenig Verkehrstote wie seit 60 Jahren nicht mehr

Die Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2019 auf den niedrigsten Stand seit 60 Jahren gesunken. Das erklärte das Statistische Bundesamt.



STATIS
Statistisches Bundesamt

Startseite → Presse → 6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Presse

6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Auch Zahl der Verletzten gesunken: -3,0 % gegenüber 2018

So wenig Verkehrstote wie noch nie seit Statistikbeginn vor 60 Jahren



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

6 **Verkehrssicherheit ?**

So wenig Verkehrstote wie seit 60 Jahren nicht mehr

Die Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2019 auf den niedrigsten Stand seit 60 Jahren gesunken. Das erklärte das Statistische Bundesamt.



STATIS
Statistisches Bundesamt

Startseite → Presse → 6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Presse

6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Auch Zahl der Verletzten gesunken: -3,0 % gegenüber 2018



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

8 **Verkehrssicherheit ?**

So wenig Verkehrstote wie seit 60 Jahren nicht mehr

Die Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2019 auf den niedrigsten Stand seit 60 Jahren gesunken. Das erklärte das Statistische Bundesamt.



STATIS
Statistisches Bundesamt

Startseite → Presse → 6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Presse

6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019

Auch Zahl der Verletzten gesunken: -3,0 % gegenüber 2018

So wenig Verkehrstote wie noch nie **So wenig Verkehrstote wie noch nie seit Statistikbeginn vor 60 Jahren**



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

9 Verkehrssicherheit ?

So wenig Verkehrstote wie seit 60 Jahren nicht mehr

Die Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2019 auf den niedrigsten Stand seit 60 Jahren gesunken. Das erklärte das Statistische Bundesamt.

STATIS
Statistisches Bundesamt

heute Schätzung der Statistikbehörde
So wenig Verkehrstote wie noch nie
10.12.2019 10:51 Uhr

6,6 % weniger Verkehrstote
Auch Zahl der Verletzten gesunken: -3,0 % gegenüber 2018

Statistik zu Unfällen
So wenige Verkehrstote wie noch nie
Stand: 27.02.2020 09:27 Uhr

Facebook Twitter Email Print

Noch nie seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren gab es so wenige Verkehrstote. Allerdings wurden mehr Unfälle als im Vorjahr registriert - und mehr Menschen starben bei Unfällen mit Elektrofahrrädern.

Im vergangenen Jahr sind weniger Menschen auf Deutschlands Straßen gestorben als in den Jahren zuvor. Die Zahl sank demnach auf den niedrigsten Stand seit Beginn der Statistikaufzeichnungen vor mehr als 60 Jahren. Bei Unfällen im Straßenverkehr starben den vorläufigen Zahlen zufolge 3059 Menschen. Das sind 216 oder 6,6 Prozent weniger als im Vorjahr, wie das Statistische Bundesamt mitteilte. Die Zahl der Verletzten sank um 3,0 Prozent auf rund 384.000.

Die Polizei erfasste allerdings erneut mehr Unfälle - rund 2,7 Millionen oder 1,9 Prozent mehr. Bei 300.200 davon wurden Menschen verletzt oder getötet.

So wenig Verkehrstote wie noch nie **So wenig Verkehrstote wie noch nie seit Statistikbeginn vor 60 Jahren**

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

11 Verkehrssicherheit ?

3.059 Verkehrstote?

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: destatis

10 Verkehrssicherheit ?

3.059 Verkehrstote?

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: destatis

12 Verkehrssicherheit ?

3.059 Todesfälle durch Unfälle



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: destatis

¹³ **Verkehrssicherheit ?**

3.059
ca. **6.000**
Todesfälle durch Verkehrslärm



DARMSTADT fährt RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: Mobilitätsatlas 2019, Heinrich-Böll-Stiftung, VCD. Über 4 Mio. Deutsche sind einer ungesunden, ständiger Lärmbelastung durch den Autoverkehr ausgesetzt.

¹⁵ **Verkehrssicherheit ?**

3.059
6.000
13.000
ca. **31.000**
Todesfälle durch Bewegungsmangel



DARMSTADT fährt RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: <https://www.cdc.gov/nchs/nhanes/transportation/2019-2020.html> Ein Umstieg aufs Rad verringert die Zahl ansterbender Erkrankungen, Depressionen und vorzeitigen Todesfällen. Regelmäßiges Radfahren steigert die Lebenserwartung. Eine Übertragung einer niederländischen Studie basierend auf dem Health Economic Assessment Tool (HEAT) der WHO auf Deutschland kommt auf Zahlen über 10.000 Menschen, die durch länger leben könnten, wenn sie ihr Auto lassen würden und so ihr Rad fahren würden (vgl. die Notizen).

¹⁴ **Verkehrssicherheit ?**

3.059
6.000
ca. **13.000**
Todesfälle durch Schadstoffe



DARMSTADT fährt RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: <https://theistd.org/publications/health-impacts-transport-emissions-2010-2015> Bezogen auf die Bevölkerungsgröße sterben laut Studie des International Council on Clean Transportation nirgends mehr Menschen häufiger an verkehrsspezifischen als in Deutschland. Diese Sterberate ist laut ICTI dreimal so hoch wie der globale Durchschnitt und liegt knapp 50 Prozent über dem Durchschnitt aller EU-Länder.

¹⁶ **Verkehrssicherheit ?**

ca. **53.000**
Verkehrstote



DARMSTADT fährt RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Jährliche vorzeitige Todesfälle aufgrund des Autoverkehrs in Deutschland.

17 **Verkehrssicherheit ?**

ca. **53.000**
Verkehrstote

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

19 **Verkehrssicherheit 2.0**

Erweiterung des Begriffs als Entwurfsgrundlage

- 1. OBJEKTIVE SICHERHEIT
- 2. GESUNDHEITSRISIKO PASSIV*
- 3. GESUNDHEITSRISIKO AKTIV**

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
* Durch Luftschadstoffe verursachte gesundheitliche Risiken **Vorzeitige Todesfälle durch Bewegungsmangel

18 **Verkehrssicherheit 2.0**

Erweiterung des Begriffs als Entwurfsgrundlage

- 1. OBJEKTIVE SICHERHEIT

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

20 **Verkehrssicherheit 2.0**

Erweiterung des Begriffs als Entwurfsgrundlage

- 1. OBJEKTIVE SICHERHEIT
- 2. GESUNDHEITSRISIKO PASSIV*
- 3. GESUNDHEITSRISIKO AKTIV**
- 4. SUBJEKTIVE SICHERHEIT

DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
* Durch Luftschadstoffe verursachte gesundheitliche Risiken **Vorzeitige Todesfälle durch Bewegungsmangel

21 Verkehrssicherheit 2.0

Erweiterung des Begriffs als Entwurfsgrundlage

1. OBJEKTIVE SICHERHEIT
2. GESUNDHEITSRISIKO PASSIV*
3. GESUNDHEITSRISIKO AKTIV**
4. SUBJEKTIVE SICHERHEIT
5. SOZIALE SICHERHEIT
6. VOLKSWIRTSCHAFTL. SICHERHEIT

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
* Durch Luftschadstoffe verursachte gesundheitliche Risiken **Vorzeitige Todesfälle durch Bewegungsmangel

23 Analyse Radverkehrsnetz

Teil 1 - Qualität der Radverkehrsanlagen (Breite, Oberfläche,...)

QUALITÄT DER RADVERKEHRSANLAGEN

Anteil am Gesamtnetz Stand 12-2021

Qualitäts-Check Radverkehrsnetz Darmstadt:
 ■ Radverkehrsanlage Kriterien erfüllt
 ■ Radverkehrsanlage Kriterien nicht erfüllt
 ■ keine Radverkehrsanlage (Mischverkehr)

2022 -Zahlen und Grafik von

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Weiterführende Info: <http://www.darmstadtfahrtad.org/?p=2005>

22 Objektive Sicherheit

Das sagt die ERA 2010:

Tabelle 4 -Grundlegende Entwurfsanforderungen

- ▶ Führungsformen mit **geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit**
- ▶ **gute Sichtverhältnisse**
- ▶ **geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko**

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: FCSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA

24 Analyse Radverkehrsnetz

DARMSTADT - QUALITÄTSHECK RADNETZ - Teil I

BREITE, OBERFLÄCHE

an Hauptstraßen überkm/h

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Weiterführende Info: <http://www.darmstadtfahrtad.org/?p=2005>

25 **Subjektive Sicherheit**



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Abb: <https://www.pinterest.de/pin/83457399315685445/>

27 **Subjektive Sicherheit**

Ergebnisse zahlreicher Erhebungen:

- ▶ Eine überwiegende Mehrheit aller Verkehrsteilnehmer bevorzugt eine **geschützte Infrastruktur** zum Radfahren...

ZAHLEN ZUR SUBJEKTIVEN SICHERHEIT

- 60% ...aller Verkehrsteilnehmer interessieren sich für das Radfahren, sind aber besorgt.*
- 61% ...aller Radfahrenden, bevorzugen separierte Führungen an Kreuzungen.**
- 67% ...aller Radfahrenden ziehen separierte Radwege an der Strecke vor.**
- 72% ...der Radfahrenden ist es wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein.***
- 85% ...der Radfahrenden fühlen sich auf Fahrbahnen im Mischverkehr relativ unsicher.****

*Roger Geller - four types of cyclists
 **UDV Forschungsbericht 21
 ***Fahrad-Klimatext ADFC 2016
 ****Tagesspiegel 2020

2020 - Grafik von © Darmstadt fährt Rad

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

26 **Subjektive Sicherheit**

Das sagt die ERA 2010:
 Tabelle 4 - Grundlegende Entwurfsanforderungen

- ▶ Vermeidung von Situationen, in denen sich die Nutzer **gefährdet oder überfordert** fühlen
- ▶ Wahl von Führungsformen mit **geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer**

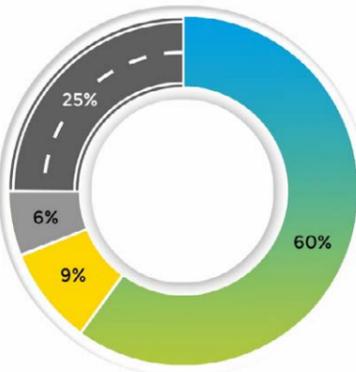


Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Quelle: FCSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA; Abb: <https://www.pinterest.de/pin/83457399315685445/>

28 **Subjektive Sicherheit**

- ▶ ...bekommt aber eine Infrastruktur, die sie **mit Kfz teilen** müssen. (wie Angebotsstreifen, Radfahrstreifen oder Fahrradweichen)
- ▶ Gebaut wird vorwiegend für eine **Minderheit**.
- ▶ Infrastruktur muss helfen die **60%** zum Radfahren zu **motivieren**.
- ▶ subjektive Sicherheit muss deutlich stärker in den Regelwerken und **Musterlösungen** berücksichtigt werden.

FOUR TYPES OF CYCLISTS
 nach Dill - City of Portland



Qualitäts-Check Radverkehrsnetz Darmstadt, Teil 2

1. Interessiert aber besorgt
2. Begeistert und überzeugt
3. Stark und furchtlos
4. Auf keinen Fall

2020 - Zahlen und Grafik von © Darmstadt fährt Rad

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

29 **Analyse Radverkehrsnetz**

Teil 2 – Stresslevelkartierung

- Einteilung von Streckenabschnitten des Radverkehrsnetzes in 4 Stresslevel auf Grundlage verschiedener Studien. Jedem Stresslevel ist eine bestimmte Nutzergruppe zugeordnet.

STRESSLEVEL - EMOTIONALE STADTKARTIERUNG 02-2020

Qualitäts-Check Radverkehrsnetz Darmstadt, Teil 2

2020 - Zahlen und Grafik von DARMSTADT fährt RAD

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Weiterführende Info: <http://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=2771>

31 **Entwurfsanforderungen**

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

30 **Analyse Radverkehrsnetz**

DARMSTADT - QUALITÄTS-CHECK RADNETZ - Teil 2
 EMOTIONALE KARTIERUNG
 an Hauptstraßen >40km/h

2020 - Daten und Grafik von © Darmstadt fährt Rad

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Weiterführende Info: <http://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=2771>

32 **Entwurfsanforderungen**

1. User Experience (Human-centered Design)

- ▶ Mensch im Mittelpunkt („Humanfaktoren“)
- ▶ Einfach und verständlich „Ohne Gebrauchsanweisung“
- ▶ Vertraut
- ▶ Kognitive Ressourcen nicht überstrapazieren
- ▶ Begeisternd
- ▶ Kurz: **Ein Produkt das gerne von vielen genutzt wird.**

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

33 **Entwurfsanforderungen**

2. Vermeidung von Situationen in den sich Nutzer gefährdet fühlen

Stress auslösende Effekte:

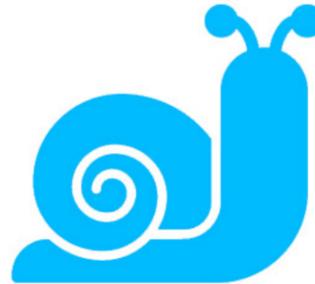
- ▶ Kreuzungen
- ▶ Engstellen
- ▶ Hindernisse
- ▶ Gegenverkehr
- ▶ Topographie
- ▶ Schwellen wie Bordsteinkanten
- ▶ Qualität der Oberfläche
- ▶ Verständlichkeit der Routenführung
- ▶ Konflikte mit Fußgängern
- ▶ Überholmanöver
- ▶ Dooring



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Das Projekt Urban Emotions hat mittels Humansensoren Stress im Straßenverkehr analysiert: https://blogs.fhik.uni-kl.de/urban-emotions/wp-content/uploads/sites/75/2015/01/CORP2014_79.pdf

35 **Entwurfsanforderungen**

4. Geringe Geschwindigkeit



Chance of Fatality by Impact Speed



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Quelle: <https://www.transformative-mobility.org/publications>

34 **Entwurfsanforderungen**

3. Geringe Abhängigkeit vom Verhalten anderer



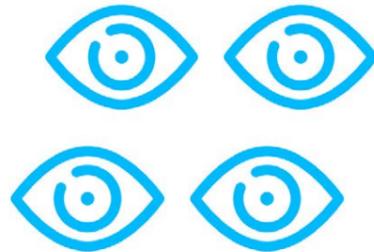
Gefahrenprävention

am effektivsten	Eliminieren	Gefahr vermeiden
	Ersetzen	Gefahr ersetzen
	Trennen	Menschen von der Gefahr isolieren
	Unterweisung Training	Arbeitsverhalten ändern
am wenigsten effektiv	PSA	Persönliche Schutzausrüstung

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

36 **Entwurfsanforderungen**

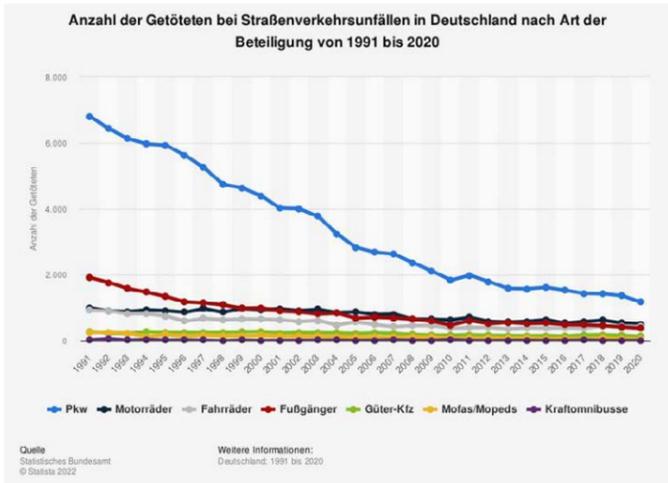
5. Gute Sichtverhältnisse




Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
 h_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
 Abb 1: Google Streetview

37 **Entwurfsanforderungen**

6. Geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko

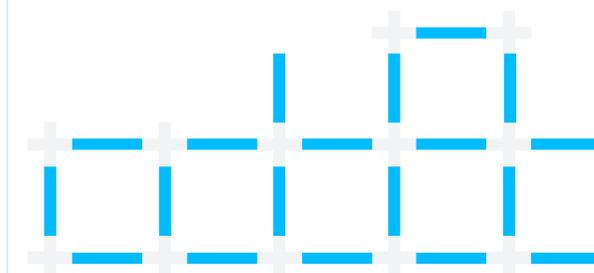
Anzahl der Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland nach Art der Beteiligung von 1991 bis 2020

Jahr	Pkw	Motorräder	Fahrräder	Fußgänger	Güter-Kfz	Mofas/Mopeds	Kraftomnibusse
1991	6800	2000	1000	1000	500	200	100
1992	6500	1800	1000	1000	500	200	100
1993	6200	1700	1000	1000	500	200	100
1994	6000	1600	1000	1000	500	200	100
1995	5800	1500	1000	1000	500	200	100
1996	5600	1400	1000	1000	500	200	100
1997	5400	1300	1000	1000	500	200	100
1998	5200	1200	1000	1000	500	200	100
1999	5000	1100	1000	1000	500	200	100
2000	4800	1000	1000	1000	500	200	100
2001	4600	900	1000	1000	500	200	100
2002	4400	800	1000	1000	500	200	100
2003	4200	700	1000	1000	500	200	100
2004	4000	600	1000	1000	500	200	100
2005	3800	500	1000	1000	500	200	100
2006	3600	400	1000	1000	500	200	100
2007	3400	300	1000	1000	500	200	100
2008	3200	200	1000	1000	500	200	100
2009	3000	100	1000	1000	500	200	100
2010	2800	100	1000	1000	500	200	100
2011	2600	100	1000	1000	500	200	100
2012	2400	100	1000	1000	500	200	100
2013	2200	100	1000	1000	500	200	100
2014	2000	100	1000	1000	500	200	100
2015	1800	100	1000	1000	500	200	100
2016	1600	100	1000	1000	500	200	100
2017	1400	100	1000	1000	500	200	100
2018	1200	100	1000	1000	500	200	100
2019	1000	100	1000	1000	500	200	100
2020	800	100	1000	1000	500	200	100

Quelle: Statistisches Bundesamt, © Statista 2022. Weitere Informationen: Deutschland, 1991 bis 2020.

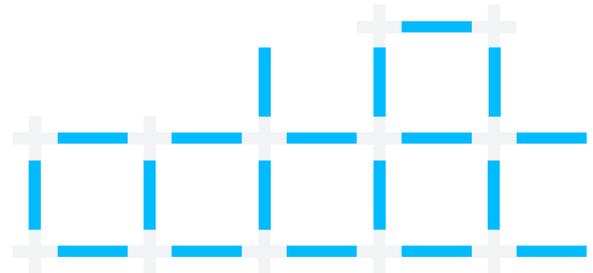
Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

39 **Durchgängige Qualität**
Planung auf Netzebene



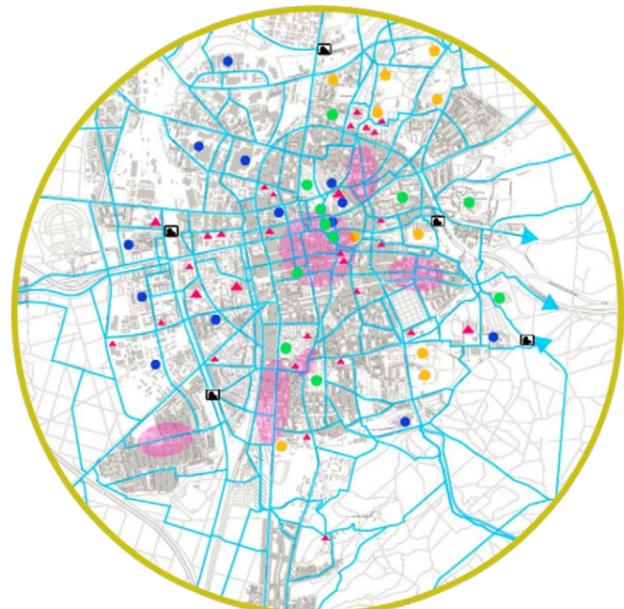

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung Rheinstr./Neckarstr., Darmstadt

38 **Durchgängige Qualität**
Planung auf Netzebene




Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
„RadentscheidDA-Lane“, Protected Bikeline: Rheinstraße, Darmstadt

40 **Durchgängige Qualität**
Planung auf Netzebene

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

41 **Durchgängige Qualität**
Planung auf Netzebene

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Abb: Stadt Darmstadt

43 **Analyse Radverkehrsnetz**

Gesamtanzahl und volkswirtschaftliche Kosten aller Radunfälle an allen signalisierten Kreuzungen Darmstadts

2016-2020	2016		2017		2018		2019		2020		GESAMT		
	Uf	€	Uf	€									
Unfallkategorie 1 Getötete	0	0	2	2.391.251	1	1.195.626	0	0	1	1.195.626	4	4.782.502	
Unfallkategorie 2 Schwerverletzte	57	1.844.821	69	2.233.204	80	2.589.222	74	2.395.030	55	1.780.090	335	10.842.367	
Unfallkategorie 3 Leichtverletzte													
SUMME	57	1.844.821	71	4.624.455	81	3.784.847	74	2.395.030	56	2.975.716	339	15.624.869	
											pro Jahr	68	3.124.974
											pro Kreuzung	3,2	146.027

Volkswirtschaftliche Unfallkosten Radunfälle an den 7 risikoreichsten Kreuzungen Darmstadts
2016-2020

Kreuzung Straße mit	Gesamtzahl der Unfälle	Anzahl und Kosten nach Unfallkategorie						€ Gesamtkosten (€)	
		1 - Getötete		2 - Schwerverletzte		3 - Leichtverletzte			
		Uf	%	Uf	%	Uf	%		
A012 Kasinostr. Bismarckstr.	12	1	8%	1	8%	140.891	10	1.537.887	
A097 Pallaswiesenstr. Im Tiefen See	13	0	0%	3	23%	422.674	10	624.044	
A111 Heinheimerstr. Kranichsteinerstr.	12	0	0%	0	0%	281.782	10	483.152	
A004 Rheinstr. Neckarstr.	11	0	0%	0	0%	140.891	10	342.261	
A010 Kasinostr. Pallaswiesenstr.	9	0	0%	0	0%	140.891	8	301.987	
A002 Rheinstr. Berliner Allee	12	0	0%	0	0%	0	12	241.644	
A033 Dieburger Str. Pützerstr.	10	0	0%	0	0%	0	10	201.370	
SUMME	79	1	1%	1.195.626	8	10%	1.127.130	70	1.409.590
								€ pro Jahr	746.469

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Weiterführende Info: <https://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=4589> und <https://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=4594>

42 **Analyse Radverkehrsnetz**

Teil 3 - Qualität der Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten

Mängel:
1. fehlende Radverkehrsanlage
2. Sichtbehinderung
3. Zu große Eckradien
4. keine Rechtsabbieger
5. unübersichtliches
6. Konflikte
7. Radfahrstreifen in Mittelstraße
8. mangelhaft ausgeführte vorgelagerte Wohnzone

LEGENDE:
Unfall: Unfalltyp 2-3
Unfall: sonst. Unfalltyp
Mangel
FLÄCHEN
Einzelradweg
Radweg/RPS exklusiv
Gehweg
Grün
Radweg/RPS mit Bahnmarkierung
Radweg/RPS ohne Bahnmarkierung

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Weiterführende Info: <https://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=4589> und <https://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=4594>

44 **Analyse Radverkehrsnetz**
wichtigste Ergebnisse

- Die **Art der Radverkehrsanlage** und die Benutzungspflicht hat keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen an Kreuzungen
- Die **Freigabe der Gehwege** ist jedoch hoch risikoreich
- Viel zu große **Eckradien**
- Freie Rechtsabbieger** sind überdurchschnittlich an den Unfallkreuzungen vorhanden.
- Sichthindernisse**
- Wenige **baulich geschützte Radwege**
- Konflikte mit **Fußverkehr** begünstigt
- Kaum eigene **Radsignalisierung** vorhanden, ungerechte Schaltungen
- Mängel bei Führung und Aufstellflächen

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Weiterführende Info: <https://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=4589> und <https://www.darmstadtfaehrtad.org/?p=4594>

45 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Freie Rechtsabbieger

Gemäß ERA 2010 ist dementsprechend die Neuanlage von Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln dort, wo Fußgänger- und Radverkehr zu berücksichtigen ist, zu vermeiden [FRA 2010, S. 53]. Der Konflikt zwischen dem rechtsabbiegenden Kfz und dem aus gleicher Fahrrichtung geradeausfahrenden Radfahrer wird als Hauptkonflikt in Bezug auf diese Führungsform benannt. Aufgrund der vorhandenen eindeutigen Erkenntnis bezüglich der Unsicherheit von freien Rechtsabbiegefahrbahnen werden Knotenpunktarme mit freien Rechtsabbiegefahrbahnen in den weiterführenden Untersuchungen der vorliegenden Forschungsarbeit nicht weiter untersucht.



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: UDV f521; Foto: Kreuzung Rheinstraße / Eifelring, Darmstadt, Luftbild: Google Maps

47 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Fahrbahnahe Furten

- ▶ Radfahrer sind sehr stark vom Verhalten anderer abhängig, weil...
- ▶ ...neben Fahrzeugen Rf nur in **Spiegeln** gesehen werden können. Kein Vier-Augen-Prinzip möglich
- ▶ **Nicht fehlerverzeihend:** Keine „Reaktionszone“ vorhanden
- ▶ Ca. **90 % aller Unfälle mit Todesfolge** mit rechts abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden passieren an kaum abgesetzten Furten*
- ▶ Hoher Stressfaktor



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Unfallkreuzung, Unfall mit Todesfolge 2017, Bismarckstraße / Crafenstr., Darmstadt; * <https://www.darmstadtfahrttrad.org/?p=4016>

46 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Radfahrstreifen in Mittellage (RiM)
„Fahrradweiche“

~50% aller Autofahrer machen beim Abbiegen **keinen Schulterblick** – udv Forschungsbericht Nr.21

Es konnte gezeigt werden, dass **[Radfahrstreifen in Mittellage]** nicht generell positiv auf die Sicherheit wirken.
– Richter, TU Berlin, 2019

45% aller befragten Radfahrenden **fühlen sich** auf RiM **unsicher**.
– Richter, TU Berlin, 2019

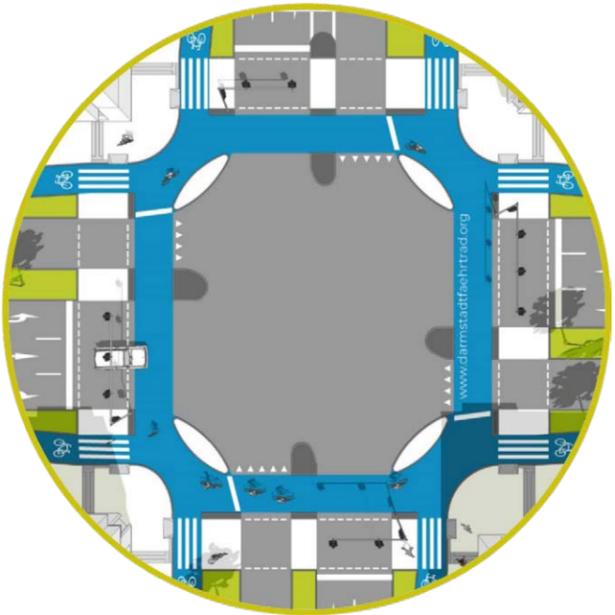


Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Foto: Changing Cities, Berlin

48 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

Schutzinselkreuzung

- ▶ **Einfach** und verständlich
- ▶ **kurze Risikobereiche** mit Nutzungsüberlagerungen
- ▶ dadurch auch kürzere Räumzeiten und kürzere Ampelphasen
- ▶ Weniger **Konflikte Fuß-Rad** durch fehlende Gehwegradler
- ▶ Benötigt **eher weniger Fläche** als typisch deutsche Kreuzungen



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

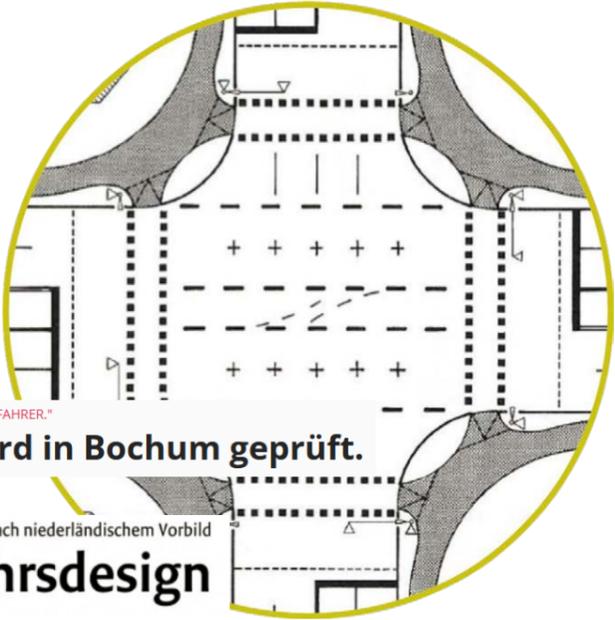
49 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

Schutzinselkreuzungen...

...sind keine neuen Innovation aus dem Ausland.

RADEMACHER: "NEUES KREUZUNGSDESIGN BRINGT MEHR SICHERHEIT FÜR RADFAHRER."
Niederländische Kreuzung wird in Bochum geprüft.

Stadt plant an der Heeper Straße erstmals in Bielefeld eine geschützte Kreuzung nach niederländischem Vorbild
Premiere für neues Verkehrsdesign



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Quelle: Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen, FGSV 1982

51 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

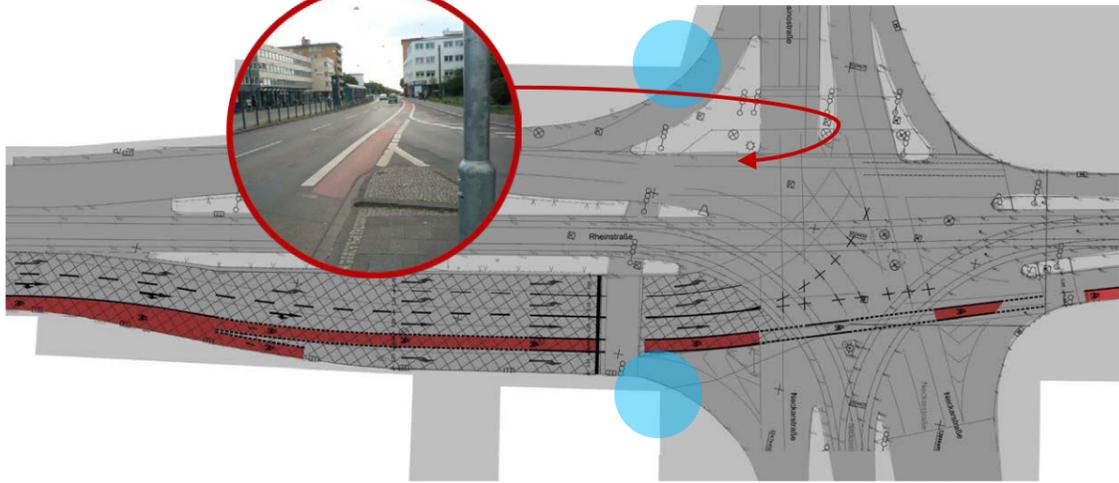
Kreuzung Rhein/Neckarstr.



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung Rhein/Neckarstr., Darmstadt

50 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

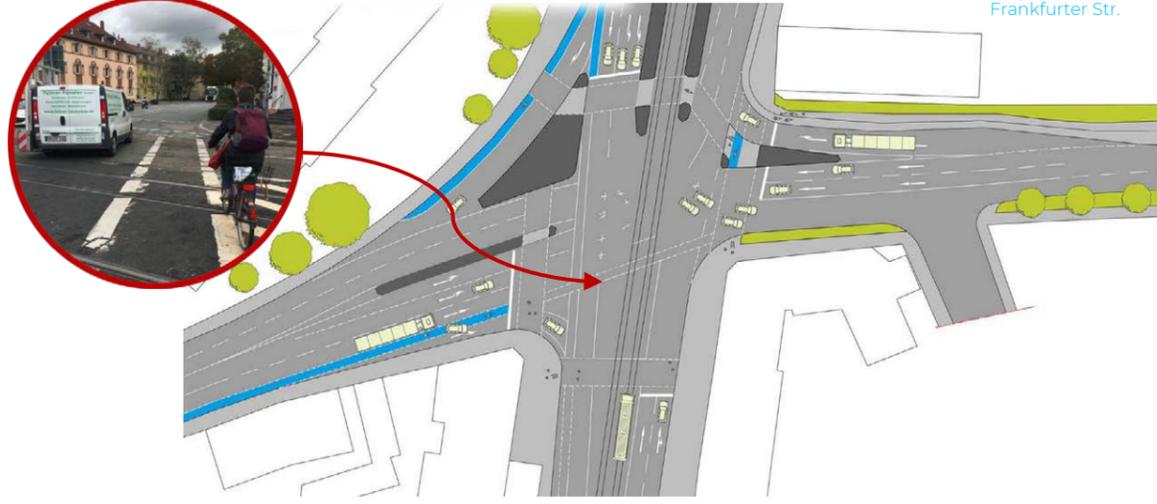
Kreuzung Rhein/Neckarstr.



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Plan: Stadt Darmstadt Kreuzung: Rhein/Neckarstr., Darmstadt

52 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Kreuzung Kasinostr./Frankfurter Str.



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung Kasinostr./Frankfurter Str./Rhönring, Darmstadt

53 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

Kreuzung Kasinostr./
Frankfurter Str.

DARMSTADT
fährt
RAD

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung: Kasinostr./Frankfurter Str./Rhönring, Darmstadt

55 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

Kreuzung Roßdörfer Platz

DARMSTADT
fährt
RAD

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung: Roßdörfer Platz, Darmstadt

54 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Kreuzung Roßdörfer Platz

DARMSTADT
fährt
RAD

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung: Roßdörfer Platz, Darmstadt

56 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Einmündungen Standard

- ▶ **Komforteinschränkung** für Fuß- und Radverkehr
- ▶ Ebenerdige Einmündungen und große Eckradien führen zu **hohen Abbiegegeschwindigkeiten**
- ▶ Das bauliche Design widerspricht der Vorfahrtsregelung. Kein baulicher Hinweis auf verkehrsberuhigte Zone.
- ▶ Sicht auf Radfahrende im Risikofall nur über Spiegel

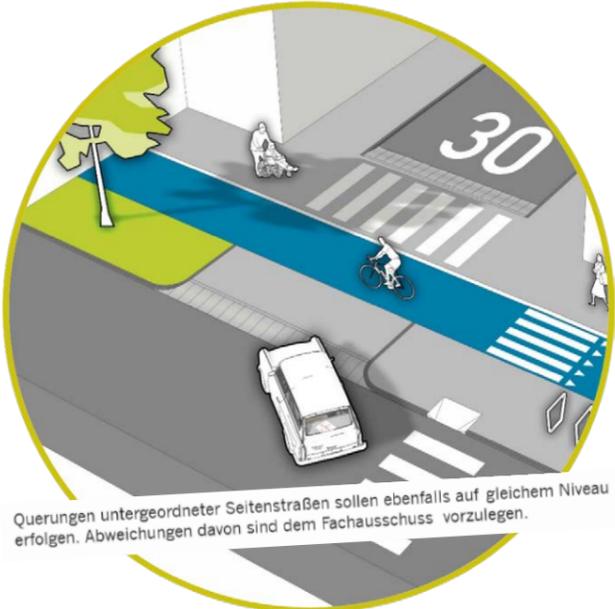
DARMSTADT
fährt
RAD

Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung: Heidelberger Str./Goethestr., Darmstadt

57 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

Einmündungen mit Aufpflasterterung

- ▶ Anhebung der Fahrbahn verlangsamt Kfz-Verkehr
- ▶ Dadurch optimalere Reaktionsmöglichkeit
- ▶ Bevorrechtigte Führung im Design ablesbar, komfortabel
- ▶ Kreuzung freihalten von Sichthindernissen
- ▶ Sicher, schnell, unkompliziert
- ▶ Ideal bei beschränkter Fläche



Querungen untergeordneter Seitenstraßen sollen ebenfalls auf gleichem Niveau erfolgen. Abweichungen davon sind dem Fachausschuss vorzulegen.



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Weiterführender Link: <http://www.darmstadtfahrtad.org/?p=2594>; Zitat: Beschluss DA 2019/002

59 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Kleine Kreuzungen in Sammel- und Anliegerstraßen

- ▶ **Komforteinschränkung** für Fuß- und Radverkehr
- ▶ Große **Eckradien** begünstigen hohe Geschwindigkeiten
- ▶ **Parken** im Kreuzungsbereich ist möglich und wird geduldet.
- ▶ schlechte **Sicht** auf Radfahrer und querende Fußgängerinnen
- ▶ **Markierungen** sind gerade bei hohem Parkdruck keine sinnvolle Lösung



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung Heidenreichstr./Kohlbergweg, Darmstadt (offizieller Schulweg)

58 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsuntauglich

Kleine Kreuzungen in Sammel- und Anliegerstraßen

- ▶ **Komforteinschränkung** für Fuß- und Radverkehr
- ▶ Große **Eckradien** begünstigen hohe Geschwindigkeiten
- ▶ **Parken** im Kreuzungsbereich ist möglich und wird geduldet.
- ▶ schlechte **Sicht** auf Radfahrer und querende Fußgängerinnen



DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Kreuzung Plotowstr./Richard-Wagner-Weg, Darmstadt (offizieller Schulweg)

60 **Detailarbeit**
Knotenpunkte - radverkehrsfreundlich

Kleine Kreuzungen in Sammel- und Anliegerstraßen

- ▶ Gehwegvorstreckung
- ▶ Anhebung der Fahrbahn: **Reduktion der Geschwindigkeit**
- ▶ Regelwidriges Parken durch bauliche Elemente unmöglich gemacht: **bessere Sicht**
- ▶ Komfortables queren für den Fußverkehr




DARMSTADT FÄHRT RAD Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022

61 Fazit

Verkehrssicherheit 2.0 heißt...

- ▶ ... neben den **Unfallzahlen** andere Risiken des Kfz-Verkehrs berücksichtigen
- ▶ ... **Verlagerung** vom Auto aufs Rad
- ▶ ... **Bedürfnisse der Masse von Radfahrenden** berücksichtigen (Humanfaktoren)
- ▶ ... **subjektive Sicherheit** muss stärker in den Regelwerken und Musterlösungen berücksichtigt werden.
- ▶ ... **einladende** niederschwellige Radinfrastruktur bauen

1. GERINGER STRESS
 2. BEQUEMER*
 3. EINFACHER*
 4. ATTRAKTIVER*
 5. SICHER
- *als Autofahren



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022



Danke fürs Zuhören

DARMSTADT FÄHRT RAD
Timm Schwendy

info@darmstadtfaehrrad.org
www.darmstadtfaehrrad.org



Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ - Radfahren deluxe machen
H_da Symposium Verkehrssicherheit 2022
Alle Abbildungen ohne Hinweis: © Timm Schwendy - Darmstadt fährt Rad

Zusammenfassung und Ausblick

Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl



h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



fb_bu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN



Polizei Hessen



HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

Wissenschaft, Praxis und Lehre gehen Hand in Hand an der Hochschule Darmstadt

Zusammenfassung und Ausblick

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Zusammenfassung und Ausblick | 1



h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



fb_bu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN



Polizei Hessen



HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Tagungsband 2022

verfügbar ab Mitte Oktober unter:
<https://www.h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit/>





Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Zusammenfassung und Ausblick | 3

Programm „Auf dem Weg zur Vision Zero – Alle helfen mit!“

<p>10.00 Uhr Grußworte Prof. Dr.-Ing. Amd Steinmetz, Präsident Präsident Hochschule Darmstadt (h_da) Michael Kolmer, Dezernent Wissenschaftsstadt Darmstadt</p> <p>10.30 Uhr Einführung Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, h_da Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth, h_da und Autobahn GmbH des Bundes</p> <p>10.40 Uhr Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit Dr. Rupert Pfeiffer, Hessen Mobil, Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr</p> <p>11.00 Uhr Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen Polizeidirektorin Mona Mai, Landespolizeipräsidium 13 - Verkehr Ulf Mielinger, Sachgebietsleiter 24 - Verkehrssicherheit und Mobilität - HÖMS</p> <p>11.30 Uhr Kaffeepause</p> <p>11.45 Uhr Verkehrserziehung an Schulen Ulrich Striegel, Hessisches Kultusministerium</p> <p>12.10 Uhr Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen Dr.-Ing. Klaus Dapp, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), Referatsleiter V 3 – Nahmobilität</p> <p>12.35 Uhr Planungs-Check Nahmobilität Stefan Bürger, HMWEVW, Referat V3 – Nahmobilität M.Eng. Laura Kehrer, h_da</p>	<p>13.00 Uhr Mittagspause</p> <p>13.30 Uhr Ziel- und Schwerpunktsetzungen für den Fußverkehr Katalin Saary, Fuss e.V., Mitglied Bundesvorstand</p> <p>13.55 Uhr Sichere Kreuzung für Alle! Peter Roßteutscher, Radverkehrsbeauftragter der Wissenschaftsstadt Darmstadt Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfermann, h_da</p> <p>14.20 Uhr Kaffeepause</p> <p>14.35 Uhr Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit - Fahrradstaffeln POK Dominic James McCormack, Polizeipräsidium Frankfurt am Main</p> <p>15.00 Uhr Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“ Timm Schwendy, Darmstadt</p> <p>15.25 Uhr Aus- und Weiterbildung in der Verkehrssicherheitsarbeit an der h_da Dipl.-Ing. Mark-Simon Krause, h_da</p> <p>15.45 Uhr Zusammenfassung und Ausblick Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl, h_da</p> <p>16.00 Uhr Ende</p> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">Tagungsbericht in etwa 4 Wochen verfügbar unter: https://h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit</p>
---	---

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Zusammenfassung und Ausblick | 2



h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



fb_bu
FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN



Polizei Hessen

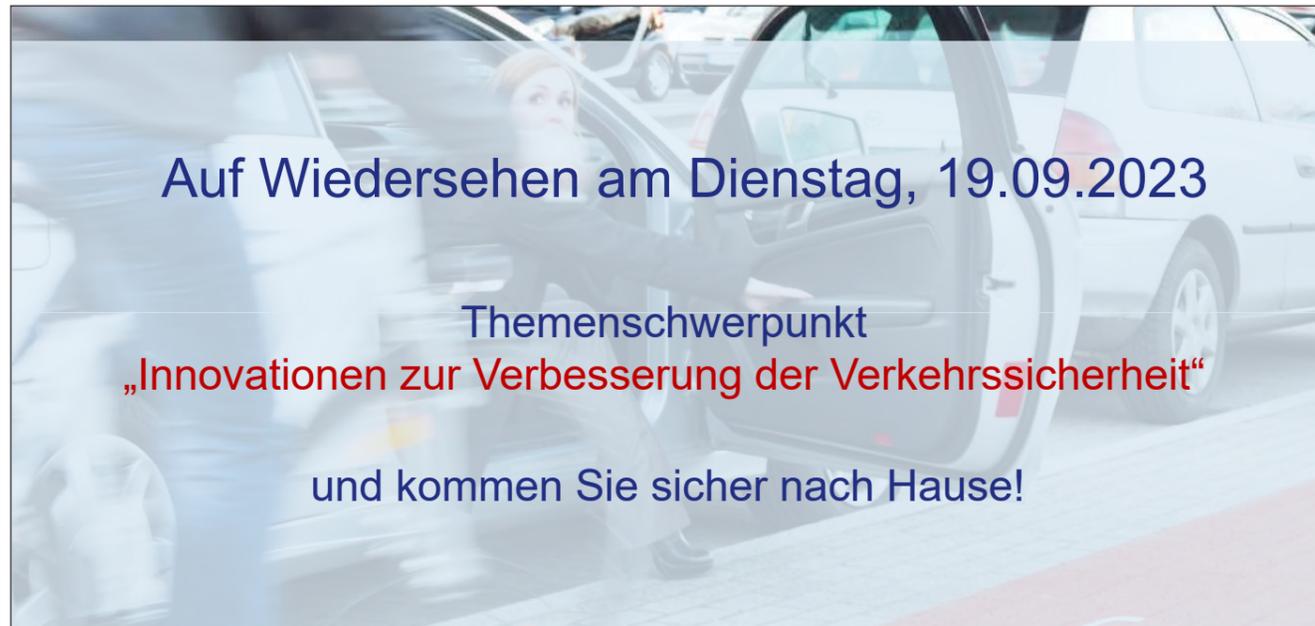


HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Erwartungen erfüllt ?

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Zusammenfassung und Ausblick | 4



Auf Wiedersehen am Dienstag, 19.09.2023

Themenschwerpunkt
„Innovationen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“
und kommen Sie sicher nach Hause!

Bildquelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Bonn.

h_da FB BU | Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann | Dekan

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen | 20.09.2022 | Zusammenfassung und Ausblick | 5



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Polizei Hessen

h_da

HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

fbu

FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN



Vorankündigung 2023

Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen

am 19.09.2023

Innovationen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Teilnahme ist kostenfrei

Anmeldung unter:

[https://h-da.de/hochschule/
symposium-verkehrssicherheit/](https://h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit/)

oder:



Kontakt:

Hochschule Darmstadt
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Schöfferstraße 3
D-64295 Darmstadt

Fachbereich Bau- und
Umweltingenieurwesen
Schwerpunkt Verkehrswesen

Tel +49.6151.533-68182 oder 68165
mobilitaet.fbb@h-da.de

www.h-da.de

