

? Weitere Informationen

Verkehrszeichen? Wo? Welche?

Verkehrszeichen müssen funktional und schnell begreifbar sein, damit die Verkehrsteilnehmenden nicht unnötig vom Verkehrsgeschehen abgelenkt werden. Dennoch sollen Verkehrszeichen umfassend informieren. Funktioniert das, oder gibt es in der Stadt nicht längst einen überbordenden Schilderwald?

Versuchen Sie, sich die Verkehrszeichen einer beliebigen, Ihnen bekannten Strecke einzuprägen. Wenn Sie diese Strecke nun ein zweites und drittes Mal abfahren oder abgehen: Welche Verkehrszeichen haben Sie wahrgenommen? Gibt es Verkehrszeichen, die Sie stets wahrgenommen haben – und welche, die Sie mehrfach übersehen haben?

¹⁻⁴ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verkehr. Verkehrsunfälle 2020. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden. Verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html

⁵ Pschenitz, M. (2018). Kreuzungsunfälle. Berichte der ADAC Unfallforschung. München. Erstellt 06/2017, aktualisiert 09/2018. Verfügbar unter https://www.adac.de/-/media/pdf/rund-ums-fahrzeug/kreuzungsunfaelle_1886kb.pdf?la=de-de&hash=597349BB0464DC93A2CCD82F4C668448

⁶ Platt, A. (2019). Unfallvermeidung: Wie verlässlich sind Abbiegeassistenten? Blog vom 28.10.2019 auf kommunalwirtschaft.eu. Verfügbar unter <https://kommunalwirtschaft.eu/blog/1433-unfallvermeidung-wie-verlaesslich-sind-abbiegeassistenten>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur & Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2017, Hrsg.). Mach Deine Stadt nicht zum Tatort. Broschüre im Rahmen der Kampagne Runter vom Gas. Verfügbar unter <https://www.runtervomgas.de/aktuelles-und-downloads/aktionsmaterial/>

Grünendahl, P. (2008). DVR-Schwerpunktaktion Verkehrssicherheit: Innerorts – Raum für alle!? In Unfall-Magazin: Magazin für Verkehrssicherheit, Technik, Unfallforschung, Ratgeber und Kommentare. Duisburg. Verfügbar unter <https://www.unfall-magazin.de/2008/10/01/dvr-schwerpunktaktion-verkehrssicherheit-innerorts-raum-fuer-alle-id34701>



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Innerorts Fahren

Einleitung

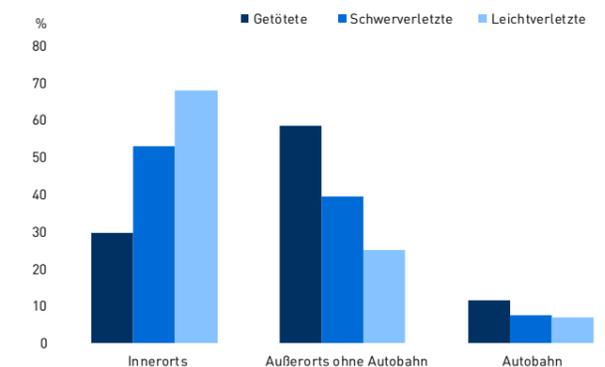
Innerorts Fahren ist belastend. Nirgendwo sonst treffen so viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmende auf engem Raum aufeinander: Fahrende von Pkw, Lkw, Fahrrädern, Lastenrädern, Motorrädern und E-Scootern teilen sich den begrenzten Verkehrsraum mit zu Fuß Gehenden und Nutzenden des Öffentlichen Personennahverkehrs, von Rollatoren und von Rollstühlen.

Hinzu kommt, vor allem in großstädtischen Räumen, ein hohes Verkehrsaufkommen auf mehreren Fahrstreifen – manchmal mit Leitsystemen und dynamischen Anzeigen für Geschwindigkeit oder Fahrtrichtung. Viele Verkehrsteilnehmende empfinden den innerstädtischen Verkehr daher als schnell, hektisch oder sogar aggressiv. Dies liegt unter anderem daran, dass sich die Wahrscheinlichkeit für Konflikte erhöht, sobald unterschiedliche Gruppen von Verkehrsteilnehmenden gleichzeitig die knappen Verkehrsflächen jeweils für sich beanspruchen.

Gefährdungen

Angesichts dieser Ausgangslage ist es naheliegend, dass sich 2020 nahezu 70 % aller Unfälle mit Personenschaden innerorts – also innerhalb der Ortsbegrenzungsschilder – ereigneten.¹ Bei genauerer Analyse dieses Unfallgeschehens wird deutlich, dass

- 68 % der im Straßenverkehr leicht verletzten Personen auf innerörtlichen Straßen zu Schaden kamen und
- 53 % aller im Straßenverkehr Schwerverletzten auf innerörtlichen verunfallten.²



Verunglückte nach Ortslagen 2020, Anteile von insgesamt in %
Quelle: Destatis

Impressum

Herausgegeben von

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49(0)30 22 66 771-0
F +49(0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de

und:

Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW)
M5, 7
68161 Mannheim
T +49(0)621 183-0
F +49(0)621 183-65919
E info@bghw.de

Layout | Satz | Redaktion:

VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

Bildnachweis: DVR

© BGHW, DVR, 2021

Autor:

Ulrich Sübner (BGHW)

Kommt es innerorts zum Unfall, sind häufiger die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden die Leidtragenden. Von den im Jahr 2020 insgesamt 810 innerorts tödlich verunfallten Personen waren:³

- 34 % zu Fuß Gehende,
- 31 % Rad Fahrende und Pedelec Nutzende,
- 16 % Pkw Nutzende,
- 13 % Motorrad, Mofa oder Moped Fahrende.

Innerörtliche Unfälle resultieren aus unterschiedlichen Konfliktsituationen:⁴

- Jeder vierte Unfall mit Personenschaden (24,7 %) ist ein „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“. Eine typische Situation ist, dass Unfallverursachende den Vorrang missachten und nach links abbiegen, während der Gegenverkehr von geradeaus kommt.⁵
- Fast jeder fünfte Unfall (18,9 %) ist ein „Unfall im Längsverkehr“. Unfälle durch Überholen und Auffahren sind Beispiele dieses Unfalltyps.
- Etwa jeder sechste Unfall (15,5 %) ist ein „Abbiege-Unfall“. Das heißt, der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einer abbiegenden und einer aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Person an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten. Zu diesem Unfalltyp zählen auch die mit hoher Verletzungsschwere verbundenen Unfälle zwischen abbiegenden Fahrzeugen und geradeaus weitergehenden oder fahrenden Verkehrsteilnehmenden.
- Ähnlich viele Unfälle (14,9 %) resultieren als „Alleinunfall“ aus dem Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beitrugen.
- Etwa jeder achtzehnte Unfall (5,6 %) ist ein „Überschreiten“-Unfall. Er wird ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einer zu Fuß gehenden Person auf der Fahrbahn. Ein immer wieder sichtbarer Fehler ist das Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten, gefolgt vom plötzlichen Hervortreten hinter einem Hindernis. Auch das Missachten des Rotlichts kann in einem solchen Überschreiten-Unfall resultieren.

Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Ansätze für Städte und Gemeinden:

Die infrastrukturellen Maßnahmen, um die innerörtliche Verkehrssicherheit zu erhöhen, obliegen in der Zuständigkeit der Städte oder Gemeinden. Unter der Perspektive einer Verbesserung bei der Interaktion von Verkehrsmittel, Mensch und Straße muss es zum einen darum gehen, Unfallschwerpunkte und kritische Bereiche wie Einmündungen oder Kreuzungen etwa durch Eingriffe in die Straßenführung, die Straßengestalt oder die Seitenraumgestaltung infrastrukturell zu entschärfen.

Zum anderen geht es darum, zwischen den unterschiedlichen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden Sichtbeziehungen herzustellen bzw. zu sichern. Dies ist eine wichtige Voraussetzung zur Sensibilisierung, dass auch andere Gruppen Nutzungsansprüche an die Verkehrsinfrastruktur stellen. Schließlich können mit zahlreichen detaillierten Maßnahmen die gefahrenen Ortsgeschwindigkeiten gedrosselt werden. Denn weniger Tempo bedeutet mehr Zeit zum Reagieren in kritischen Situationen und im Falle eines Unfalls eine geringere Verletzungsschwere.



Ansätze für Unternehmen:

Neuere Fahrzeuge wie SUV (Sports Utility Vehicle) haben hohe Seitenlinien und immer breitere A-Säulen. Das mindert deren Übersichtlichkeit und erhöht die Wahrscheinlichkeit für Unfälle, bei denen andere Verkehrsteilnehmende übersehen werden – denn durch veränderte Sichtachsen „verschwinden“ andere Verkehrsteilnehmende hinter der A-Säule oder hinter aerodynamischen, aber gleichwohl voluminösen Außenspiegelverkleidungen. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sollten Unternehmen daher auf ein Höchstmaß an abdeckungsfreier Sicht achten. Bei bestehenden Fahrzeugen ist zu prüfen, inwiefern mit zusätzlichen Spiegeln oder Kameras bestehende Sichteinschränkungen kompensiert werden können.

Spezielle Fahrassistenzsysteme (FAS) wie ein Kreuzungs- sowie ein Abbiegeassistent können die Fahrenden – insbesondere die von Bussen, Lkw und Lieferfahrzeugen – in kritischen Situationen unterstützen bzw. mittels optischer oder

akustischer Reize warnen, wenn sich im Nahbereich vor und seitlich des Fahrzeugs eine Person oder ein Objekt befindet. Einer Schätzung zufolge könnten durch Abbiegeassistenten bei Lkw bis zu 60 % der tödlichen Abbiegeunfälle mit Rad Fahrenden verhindert werden.⁶ Allerdings funktionieren Abbiegeassistentensysteme unter schwierigen Bedingungen wie bei Dunkelheit, starkem Niederschlag, Nebel oder sehr spezieller Fußwege- bzw. Radwegführung derzeit noch nicht hundertprozentig zuverlässig und lösen manchmal Fehlalarm aus. Somit besteht die Gefahr, dass die Fahrenden die angezeigten Warnungen fälschlicherweise als Fehlalarm interpretieren und nicht richtig reagieren.

Betriebe können mit weiteren Maßnahmen für mehr Sicherheit im innerstädtischen Verkehr sorgen:

- Da das Fahren die volle Aufmerksamkeit erfordert, sind alle betriebsinternen Ablaufänderungen sinnvoll, die Nebenaufgaben beim Fahren unnötig machen. So trägt eine Tour- und Zeitplanung, die den alltäglichen Stop-and-go-Verkehr in der Stadt einkalkuliert und Pufferzeiten einrechnet, dazu bei, dass Termine eingehalten werden. Eine ausreichend kalkulierte Fahrtzeit reduziert zudem Stress und Zeitdruck, sodass es nicht notwendig erscheint, durch viele Spurwechsel und Ampelsprints Zeit herauszufahren.
- Eine betrieblich initiierte Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten mobilfunk- oder internetbasierter Funktionen im Fahrbetrieb – etwa die automatische Umleitung eingehender Nachrichten auf die Mailbox, sobald sich das Fahrzeug bewegt – macht deutlich, dass aus betrieblicher Perspektive die Fahraufgabe oberste Priorität hat. Gelingt es, die betrieblichen Abläufe so zu organisieren, dass Verkehrsspitzen vermieden werden können, erhöht sich die Verkehrssicherheit auf innerörtlichen Fahrten ebenfalls.
- Betriebliche Schulungen bzw. Trainings können dazu beitragen, das Fahren in der Stadt sicherer zu machen: So kann beispielsweise nur mit einer adäquaten Sitzeinstellung im Pkw oder Lkw eine optimale Ausnutzung der Sichtbereiche erfolgen.
- Dooring-Unfälle, d.h. Zusammenstöße mit Rad Fahrenden beim Aussteigen aus einem parallel zur Fahrbahn geparkten Pkw, können vermieden werden, wenn die Fahrenden mit dem „holländischen Griff“ aussteigen: Dabei wird die Fahrertür mit der rechten Hand geöffnet, damit sich der Oberkörper nach links dreht und der Schulterblick quasi automatisch erfolgt. Dieser Verhaltensautomatismus kann in einem Training gelegt werden.
- Ebenso können in angepassten Trainings die Effekte von Stress und Zeitdruck auf Wahrnehmung und Fahrverhalten vermittelt werden. Solche Trainings werden auch von der BGHW unterstützt und gegebenenfalls mitorganisiert.

Unterstützung bei Trainings

Die BGHW unterstützt bei der Konzeption und der Durchführung von Trainings für alle Arten von Verkehrsteilnehmenden. Von Rad Fahrenden, über die Nutzenden von Pedelecs oder E-Scootern bis hin zu den professionellen Lkw Fahrenden gibt es spezielle Angebote. Fragen Sie einfach nach unter 0621-1835922 oder 0621-1835956.

Auf der individuellen Ebene gilt generell, dass das innerörtliche Verkehrsgeschehen eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordert. Das bedeutet für alle am Verkehr teilnehmenden Personen, lieber einmal mehr als zu wenig zu schauen, da der enge Verkehrsraum mit seinen zahlreichen Verkehrsteilnehmenden kaum eine zweite Chance für eine Korrektur der eigenen Reaktion lässt. Dabei sind ablenkende Tätigkeiten in hohem Maße sicherheitsgefährdend und sollten unterbleiben.

Für die motorisierten Verkehrsteilnehmenden gilt:

- vorausschauend und mit angepasster Geschwindigkeit fahren, damit Zeit zum Reagieren bleibt, sowie
- ruhig, berechenbar und eindeutig agieren, um anderen Verkehrsteilnehmenden die eigenen Absichten klar anzuzeigen und ihnen Zeit für eine entsprechende Reaktion zu geben.

Für zu Fuß Gehende sowie Rad Fahrende gilt:

- sich sichtbar machen. Dazu zählt, die „Toten Winkel“ vor allem von Lkw und Bussen zu kennen und den Aufenthalt darin vermeiden. Notfalls sollten diese zugunsten ihrer Sicherheit auf ihren Vorrang verzichten. Der Sichtkontakt mit den Fahrenden der Fahrzeuge ist leider kein Garant dafür, dass man selbst wirklich registriert wurde. Zur Sichtbarmachung zählt auch, die Fahrbahnquerung vor oder hinter haltenden Bussen zu vermeiden. Man sieht nicht viel – und wird schlecht gesehen.
- die eigene Geschwindigkeit anpassen. Rad Fahrende und vor allem die Nutzenden von Pedelecs sind in Bezug auf ihre Fahrgeschwindigkeit schlecht einzuschätzen und nähern sich für andere Verkehrsteilnehmende oft unerwartet schnell, sodass kaum Zeit zum Reagieren bleibt.

Verkehrsregeln gelten für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen. Ein bewusstes Brechen von Regeln kann auch nicht dadurch legitimiert werden, dass auf die Fehler der jeweils anderen Verkehrsteilnehmergruppen verwiesen wird. Verkehrsregeln machen das Verhalten der Einzelnen kalkulierbar. Das ist vor allem deshalb wichtig, weil gerade im innerstädtischen Kontext die Verkehrssituationen durch das Handeln mehrerer Personen geprägt sind.