

## **Deklaration zur Verkehrssicherheit in der Stadt Bochum**

### **1. Anlass**

---

„Liebe braucht Abstand“ – das ist zugleich Slogan und Programm für die gleichnamige Verkehrssicherheitskampagne. Wir alle kennen das zur Genüge: Autos fahren hinten dicht auf, drängeln, schneiden den Bus bei der Ausfahrt aus der Haltestelle, parken zu Lasten derer, die zu Fuß unterwegs sind, auf Bürgersteigen und Radwegen, überholen mit geringem Abstand etc.; Radfahrende wiederum fahren zu nah an Fußgängern und Fußgängerinnen vorbei, parken ihr Fahrrad schräg auf dem Bürgersteig und zu Fuß gehende ignorieren den sozialen Abstand zu den Anderen, richten den Blick auf das Handy oder benutzen abschnittsweise Radwege. Hinzu kommen E-Tretroller, die häufig nahezu alle Regeln ignorieren, sei es das Fahren auf dem Bürgersteig, in Fußgängerzonen oder das unreflektierte, behindernde Abstellen auf den Flächen anderer Verkehrsteilnehmer.

Unzureichendes Abstandsverhalten ist nicht nur eine viel zitierte Quelle zunehmender Aggressivität, sondern auch relevant im Unfallgeschehen. Eine Verkehrsuntersuchung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigt, dass seit Jahren bei allen Innerortsunfällen mangelnder Abstand konstant die Unfallursache Nummer zwei ist. Insofern hat mangelndes Abstandsverhalten nicht nur großen Einfluss auf das „Verkehrsklima“ einer Stadt, sondern ist auch in hohem Maße eine konkrete Ursache für viele, eigentlich vermeidbare Unfälle.

Diese Erkenntnis und weitere lokalspezifische Gründe waren auch Anlass für die Stadt Bochum, sich an der Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ zu beteiligen. Initiatoren sowie Inhalte, Ablauf und Arbeitsweise der Kampagne sind im Anhang erläutert.

### **2. Die Verkehrssicherheitskonferenz – Ablauf und Arbeitsweise**

---

Die Verkehrssicherheitskonferenz fand am 6. Februar 2020 im Rathaus der Stadt Bochum statt. Teilgenommen haben 24 Vertreter und Vertreterinnen aus den Bereichen Bürgerschaft, Interessenverbänden, Organisationen, Politik, Polizei und Verwaltung. Die Begrüßung erfolgte durch den Oberbürgermeister Thomas Eiskirch.



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

Die Vorstellung der Kampagne und die thematische Einführung in die Sicherheitskonferenz wurde von Franz Linder (P3 Agentur im Auftrag der AGFS) vorgenommen. Für die Gruppenmoderation standen Stella Schwietering (Zukunftsnetz Mobilität NRW) sowie Myriam Pretzsch (P3 Agentur im Auftrag der AGFS) zur Verfügung. Ziel der Konferenz war es, für die Verkehrssicherheit in Bochum gemeinsam zu einer „Deklaration“ zu kommen, die Grundsätze, Leitwerte, Parameter und zentrale Verhaltensregeln für eine sichere Verkehrsteilnahme beschreibt. Die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz sollen vom Stadtrat bestätigt werden und auch über die Laufzeit der Kampagne hinaus verbindliche Grundlage für die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsplanung der nächsten Jahre bleiben.

### 3. Generelle Anmerkungen zur Verkehrssicherheit in Bochum

---

In Bochum ereignen sich vergleichsweise wenige Unfälle zwischen Fahrrad- und Fußverkehr, sowie zwischen Kfz- und Radverkehr. Das erklärt sich zum einen aus dem relativ niedrigen Modal-Split-Anteil für Radverkehr (ca. 7%) und zum anderen – so die Teilnehmenden der Konferenz – im niedrig ausgeprägten Aggressionslevel. Dennoch nehmen die Unfälle im Radverkehr zu: So verunglückten im Jahr 2019 243 Rad- und Pedelec-fahrende bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr, 2018 waren es 220 und in 2017 „lediglich“ 167 (Als verunglückt gelten Tote sowie schwer oder leicht Verletzte.). Dieser negativen Tendenz gilt es, entgegen zu wirken.

Das Abstandsverhalten zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsarten, aber auch zwischen Fuß- und Radverkehr wird grundsätzlich als konfliktträchtig eingeschätzt. Das bezieht sich nicht nur auf den normalen Straßenraum, sondern teilweise auch auf die ehemaligen Bahntrassen.

Von den Teilnehmenden der Sicherheitskonferenz wurden in den Arbeitsgruppen **Fußgänger**, **Radfahrer** und **Auto-/ÖPNV-Fahrer** folgende Konfliktpunkte als häufigste benannt:

Aus Sicht der zu Fuß Gehenden:

- Das Verhalten von Personen zu Fuß untereinander wird zuweilen als respektlos und egoistisch empfunden. Hinzu kommt die Ablenkung durch Smartphones.
- Fehlende Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen und Missachtung des Vorrangs anderer stehen für häufige Konfliktursachen zwischen Fußgängern und ÖPNV bzw. Kfz-Verkehr.
- Fußgänger empfinden die Fehlnutzung ihrer Flächen durch Falschparker (Autos, Räder, E-Scooter), aber auch durch Außengastronomie und Werbeanlagen als massive Einschränkung



- Mit dem Fahrradverkehr sind die wesentlichen Konfliktpunkte die falsche Nutzung von Wegen und mangelnder Abstand.

#### Aus Sicht der Radfahrenden:

- In Bezug auf Kfz-Verkehr und ÖPNV stehen an erster Stelle die klassischen Konfliktfelder Rechtsabbiegen, Nichtbeachten der Vorfahrt, Überholen beziehungsweise ein zu geringer seitlicher Sicherheitsabstand und Geschwindigkeit. Hinzu kommen Probleme wie: mit Autos zugeparkte Flächen, das Halten und Parken an oder auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen, in zweiter Reihe sowie das unachtsame Öffnen von Türen.
- „Falschfahrende“ Radfahrende und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen langsam und schnell fahrenden Rädern werden häufig konflikthaft erlebt.
- In der Interaktion mit dem Fußverkehr werden streckenweise eine fehlende Trennung der Verkehrswege und die zunehmende Unaufmerksamkeit, zum Beispiel durch Personen mit Smartphone, kritisiert.
- Das Fehlen von sicheren Fahrradparkmöglichkeiten ist ebenfalls ein viel genannter Kritikpunkt.

#### Aus Sicht der Kfz-/ÖPNV-Nutzenden:

- Die Behinderung von Bussen an der Haltestellen-Ausfahrt, die zu hohe Geschwindigkeit vorbeifahrender Autos, das zu nahe Überholen sowie die mangelnde Aufmerksamkeit für die verkehrlichen Belange des ÖPNV und die Verengung von Fahrgassen durch Falschparken – das sind die zentralen Konfliktpunkte aus Sicht der ÖPNV-Nutzenden. Bemängelt wird auch die Auflösung von Radfahrstreifen vor ÖPNV-Haltestellen mit darauffolgender Radverkehrsführung neben der Fahrbahn im Haltestellenbereich.
- Beim Überholvorgang durch Lkw/Busse von Radfahrenden steht der tote Winkel an erster Stelle.
- Als generelles Verhaltensdefizit wird mangelnde Aufmerksamkeit und Fehlverhalten durch fehlende Regelkenntnisse benannt.

Allen Arbeitsgruppen gemein ist die Aussage, dass unabhängig von der jeweiligen Verkehrsart unzureichende Regelkenntnisse der Menschen in Autos, auf Fahrrädern oder zu Fuß eine häufige Ursache für Fehlverhalten bzw. nicht StVO-konformes Verhalten sind; und auch Mängel der Infrastruktur beeinflussen das Verhalten.

## 4. Bochumer Deklaration zur Verkehrssicherheit

---

### 4.a. Vision eines „idealen“ Miteinanders

Das zukünftige Verkehrsverhalten in Bochum ist geprägt von einem partnerschaftlichen und respektvollen Miteinander. Aufmerksamkeit sowie gegenseitige Rücksichtnahme stehen an erster Stelle – ganz im Kontext des Paragraphen 1 II der StVO.

Eine weitere, wichtige Verhaltenskomponente ist die **Gelassenheit**. In Bochum bedeutet das, den Anderen auch mal Raum zu geben, Abbiegen oder Queren zu ermöglichen und sich vorzugsweise defensiv zu verhalten.

### 4.b. Grundsätze

- Gleichberechtigung  
In Bochum sind alle Verkehrsteilnehmergruppen – Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV – gleichberechtigt. Das zu akzeptieren, erfordert ein Umdenken zwischen den Akteuren. Insbesondere in der Frage der Aufteilung des Verkehrsraumes.
- Akzeptanz der Verkehrsräume Anderer  
Gleichberechtigung bedeutet ebenfalls, die Verkehrsflächen Anderer freizuhalten. Dies betrifft insbesondere das Autoparken auf Fuß- und Radwegen und bezieht sich auch auf die Sicherheitsabstände beim Überholen und Parken. Es bedarf aber auch der Akzeptanz von Gehwegen für Fußgänger und von Radwegflächen für Radfahrer.
- Verkehrssicherheit setzt Regelkenntnisse voraus  
Regelkonformes, vorschriftsmäßiges Verkehrsverhalten setzt Regelkenntnisse voraus, offen zu sein für neue Infrastrukturelemente bzw. Verkehrsregelungen (Shared Space, Fahrradstraßen...) und bedingt die Fähigkeit, sich flexibel auf unterschiedliche Verkehrssituationen einzustellen:
  - Radfahrende demonstrieren ihre eigene Sichtbarkeit: "Dickmachen" - das ist in Bochum das Schlüsselwort für Sichtbarkeit ob am Körper, mit Licht und Kleidung oder auf der Straße.
  - Fahrräder auf der Fahrbahn sind normal und der Regelfall. Das wissen Radfahrende und Autofahrende, sowohl in der



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

Verkehrssicherheitsarbeit als auch in den Fahrschulen wird dies verstärkt thematisiert.

- Verkehrsüberwachung – in Bochum sorgt eine kontinuierliche Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs für eine wirkungsvolle Ahndung und Sanktionierung von Regelverstößen und damit gleichzeitig für mehr Verkehrssicherheit.
- Verkehrsinfrastruktur  
Als ideal wird in Bochum eine baulich-funktionale Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten angesehen. Diese Aussage bezieht sich primär auf Hauptverkehrsstraßen. Der Wunsch nach mehr Separation betrifft sowohl Kfz-/Radverkehr als auch Rad-/Fußverkehr und schließt das Autoparken mit ein.

#### 4.c. Leitwerte

Werte bzw. Wertvorstellungen gelten allgemein als erstrebenswerte, als gut befundene spezifische Wesensmerkmale einer Person oder einer Gemeinschaft. Für die zukünftige Verkehrssicherheit in Bochum gilt folgende Werte-Hierarchie:

1. Gleichberechtigung
2. Respekt (voreinander)
3. Rücksichtnahme
4. Partnerschaft / Miteinander
5. Regelkonformität
6. Aufmerksamkeit

Diese Leitwerte reflektieren und verdichten die in der Sicherheitskonferenz entwickelten Verhaltensgrundsätze und Regeln. Gleichzeitig sind sie zentrale Eckpunkte für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit.

#### 4.d. Wichtige Verhaltensregeln

Für ein respektvolles, gleichberechtigtes und partnerschaftliches Miteinander in Bochum wurden folgende grundlegende Parameter formuliert:

- Abstand beim Überholvorgang Auto – Rad immer mehr als 1,50 m.
- Nutzbare Mindestbreite bei ausnahmsweise offiziell zulässigem Gehwegparken sind  $\geq 1,50$  m; ideal  $\geq 2,50$  m. Wo Parken nicht offiziell zugelassen ist, wird nicht geparkt – auch nicht „mal eben“.



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

- Wenn es voll wird, atmen wir tief durch und geben den Anderen trotzdem ihren Raum – mit Sicherheits- und Komfortaufschlag. Das entspannt. Auch uns selbst.

## 5. Fazit

---

Die vorliegende Darstellung ist, zusammengefasst und verdichtet, das Ergebnis der Bochumer Verkehrssicherheitskonferenz. Diese Darstellung bildet die fachliche und kommunikative Grundlage für die Strategie und die Schwerpunkte der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit in den nächsten Jahren.

Auch in Bochum wurde, ähnlich wie zuvor in anderen „Liebe braucht Abstand“-Projektstädten, von den Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass quer durch alle Verkehrsteilnehmergruppen deutliche Wissensdefizite vorhanden sind. Die Defizite beziehen sich auf einschlägige Regeln der StVO. Aber auch mit ausreichendem Wissen und genauer Regelkenntnis gibt es zu viele in Egoismus begründete problematische Verhaltensauffälligkeiten. Diese Regelverstöße betreffen insbesondere die Interaktion Auto–Bus (Ausfahrt Haltestelle), generell das Abstandsverhalten (Auto–Rad, Rad–Fußgänger), das Parken (Auto) auf Verkehrsflächen anderer, etc. Ein besonderes Anliegen in Bochum ist der Wunsch nach „Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmergruppen“. Dies betrifft – so die Wahrnehmung der Konferenzteilnehmer und -teilnehmerinnen, den Fußverkehr und in besonderer Weise den Radverkehr, der „sichtbarer“ sein und sich gleichzeitig „selbstbewusster“ verhalten soll. Gleichzeitig sollen Autofahrende sich ihrer besonderen Verantwortung bewusst sein und den Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ihre Verkehrsräume zugestehen. Zeitgleich mit der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ soll der planerisch-kommunikative Prozess des „Umdenkens der Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln“ in der Verwaltung, Politik und Bürgerschaft unterstützt werden.

Mit den beschriebenen Ergebnissen der Sicherheitskonferenz sind gleichsam auch die Schwerpunktthemen für die Ausrichtung und die Inhalte der zukünftigen Kommunikationsmaßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit gesetzt. Dabei sollen die relevanten Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit (Stadt, Polizei, Verkehrsbetriebe, Fahrschulen, Verkehrswacht, Mobilitätsverbände und andere) beteiligt und aktiv eingebunden werden.

## 6. Ausblick

---

Die Verkehrssicherheitskonferenz in Bochum hat sich entsprechend ihrer Intention vorzugsweise mit Ideen und Lösungsvorschlägen auf der Verhaltens-



und Einstellungsebene befasst. Die Wirksamkeit einer Verkehrssicherheitskampagne findet jedoch dort ihre Grenzen, wo funktionale Mängel und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zwangsläufig zu Fehlverhalten führen oder Fehlverhalten begünstigen. In diesem Zusammenhang wurden von den Teilnehmenden folgende Konfliktpunkte bzw. grundlegende Anregungen zur Ausgestaltung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur genannt:

#### 1. Fußverkehr:

- Querung Hans-Böckler-Straße (Lieferverkehr + Kurzparker führen zu schlechter Sicht und Unsicherheitsgefühl)
- Kreuzung Rathaus (groß dimensionierte, gleichzeitig aber kaum definierte und (zu) stark frequentierte Flächen sind ein Hindernis)
- Gewerbezufahrt Hannibal Einkaufszentrum (Keine Fußwege vorhanden)
- Springorumtrasse (für die Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden zu geringe Breite)

#### 2. Radverkehr:

- Radwege mit Gegenverkehr („Geisterradler“)
- Nicht eindeutige, wechselnde Führung und Qualität der Radverkehrsanlagen (auch bereits entwidmete Radwege)
- Radverkehrsführung im Bereich von Bushaltestellen
- Fehlende Radnetzverbindungen, bzw. bauliche Mängel (fehlende Absenkungen, schlechte Oberflächen, Hindernisse, StVO- und Nutzungseinschränkungen) bei möglichen Verbindungen.

#### 3. Kfz-Verkehr:

- Stockender Verkehr an Baustellenbereichen
- Lieferverkehr
- Intensives Verkehrsaufkommen durch den Hol- und Bringverkehr vor Schulen



### Ansprüche an die zukünftige Verkehrsinfrastruktur

Im Vordergrund der Diskussion stand der Wunsch nach einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Verkehrsinfrastruktur. In diesem Zusammenhang wurde die bauliche Trennung von Gehen, Parken und Fahren als Ideal angeregt. Freie Gehwege sowie Separation von Rad- und Autoverkehr – zumindest auf Hauptverkehrsstraßen – waren die Schlagworte. Sichere Überwege sowie „klare Straßen“ im Sinne von selbsterklärend wurden des Weiteren diskutiert.

Eine breite Diskussion in Verwaltung, Politik und Bürgerschaft über Fragen der zukünftigen Ausgestaltung der Infrastruktur zu führen, entspricht nicht nur dem Wunsch der Teilnehmenden, sondern auch der Intention der Kampagne „Liebe braucht Abstand“.

### Abschließende Anmerkung

Im direkten Nachgang zur Deklaration werden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung für „Liebe braucht Abstand“-Aktionstage in Bochum Themen und Umsetzungsformate vereinbart.

Denkbar ist, dass Bochum als erste unter den Projektstädten die ÖPNV-Busse im Kampagnenzeitraum mit großflächigen „Liebe braucht Abstand“-Logos ausstattet.



## 7. Anhang

---

### **Kurzdarstellung der Kampagne „Liebe braucht Abstand“**

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ thematisiert das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen Verkehrsmitteln – speziell zwischen Autos, Autos und Radverkehr und auch zwischen Rad- und Fußverkehr. Ziel ist, die Verkehrsteilnehmer/-innen über das unzureichende und damit andere gefährdende, bzw. für alle gefährliche, Abstandsverhalten aufzuklären, sie für einen sicheren Abstand zu sensibilisieren und letztlich für eine Verhaltensänderung zu gewinnen. „Liebe braucht Abstand“ ist eine kommunale Verkehrssicherheitskampagne, die sich an alle Städte und Gemeinden, die proaktiv Unfallgefahren ausmachen und reduzieren wollen, richtet.

### **Strategischer Aufbau und Module**

Die Durchführung verläuft in fünf aufeinander aufbauenden Stufen.

#### 1. Stufe: Dialog mit Akteuren: Verkehrssicherheitskonferenz

Den Beginn der Kampagne markiert eine kommunale Verkehrssicherheitskonferenz. Hier wird in einem moderierten Prozess im Rahmen eines Workshops mit relevanten Fachämtern der Kommune sowie ausgesuchten Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsgruppen „Autofahrende/ÖPNV-Nutzende“, „Radfahrende“ und „Zufußgehende“ ein Verhaltenskodex im Konsens gestaltet und Problemstellen in der Kommune mit Lösungsvorschlägen erarbeitet werden. Dieser ist zugleich Grundlage für eine vom Stadtrat zu beschließende Deklaration zur Verkehrssicherheit, die als Baustein für die zukünftige, lokale Verkehrsplanung bzw. Verkehrssicherheitsarbeit dient.

#### 2. Stufe: Medienoffensive

Im Anschluss an einen positiven Ratsbeschluss werden die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz in einer Pressekonferenz vorgestellt. Weitere Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit sind auffällige, starke Aufmerksamkeit erweckende Plakate, eine Info-Broschüre, Postkarten, eine Homepage und ein eigens produzierter Film.

#### 3. Stufe: Aktionen vor Ort

In der dritten Stufe erfolgt eine Verdichtung durch Aktionsmaßnahmen, die je nach Kommune individuell gestaltet werden können. Als Kampagnenmodule stehen ein mobiler Aktionsstand, ein Glücksrad und ansprechende Give-Aways



zur Verfügung. Die Städte können aus verschiedenen innovativen Aktionsformaten (Flashmob, Plakat Walker, etc.) wählen.

#### 4. Stufe: Folgegespräch

Anschließend findet ein Gespräch mit den Projektleitern/Mobilitätsmanagern statt, um konstruktives Feedback zu erhalten und Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit abzuleiten. Es wird zum folgenden Workshop hingeführt und dieser in groben Zügen vorbereitet.

#### 5. Stufe: Verstetigungsworkshop

Die Kampagne endet mit einem Workshop, in welchem die Teilnehmer der Sicherheitskonferenz noch einmal zusammenkommen. Die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz werden in Form der Deklaration noch einmal vorgestellt und mit den Teilnehmenden konkrete Handlungsansätze für die Kommunen identifiziert. Um diese Handlungsansätze in Zukunft zu verfolgen, werden Strukturen für eine Verstetigung erarbeitet und Zuständigkeiten festgelegt.

Ein Projekt von



Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

