

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

### **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 gerne auf Flächen, die für den Fußverkehr oder Radverkehr reserviert sind oder überholen mit geringem Abstand. Radfahrende wiederum fahren zu nah an Fußgängern und Fußgängerinnen vorbei, parken ihr Fahrrad schräg auf dem Bürgersteig und Zufußgehende ignorieren den sozialen Abstand zu 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-/innen.

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 2 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 Lünen, 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 12. Februar 2020 im St.-Georg-Gemeindezentrum der Stadt Lünen statt. Teilgenommen haben 27 Vertreter und Vertreterinnen aus den Bereichen Bürgerschaft, Interessenverbänden, Organisationen, Politik, Polizei, Schulvertretung und Verwaltung. Die Begrüßung erfolgte durch den Abteilungsleiter für Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung Benjamin Köttendorf.

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 Wiebke Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW) sowie Myriam Pretzsch (P3 Agentur im Auftrag der AGFS) zur Verfügung. Ziel der Konferenz war es, für die Verkehrssicherheit in Lünen 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 beschlossen und bestätigt werden. Förderlich ist hierbei, dass bereits

Ratsmitglieder bei der Konferenz anwesend waren. Die Ergebnisse sollen 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 Lünen

---

Lünen ist eine fahrradfreundliche Stadt und weist demzufolge einen relativ hohen Radverkehrsanteil (20%) im Modal-Split auf. Erfreulich ist auch das vergleichsweise gering ausgeprägte Unfallgeschehen – es gibt wenige Unfallhäufungsstellen. Dennoch gibt es auch in Lünen typische Konfliktfelder wie z.B. geringes Abstandsverhalten, Parkverstöße, fehlende Regelkenntnis, Toter Winkel u.a. Das Abstandsverhalten zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsarten, aber auch zwischen Fuß- und Radverkehr wird von allen Teilnehmenden der Sicherheitskonferenz grundsätzlich als konfliktträchtig eingeschätzt. Vielleicht erklärt dies auch – neben anderen Aspekten – dass Lünen „nur“ mit der Note 3,9 im Fahrradklimatest 2018 des ADFC abgeschnitten hat.

Von den Teilnehmenden der Sicherheitskonferenz wurde 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 unaufmerksam (Smartphone) und als hindernd (im Weg stehen) erlebt. Plötzliche Richtungswechsel, unsicherer Gang und Hunde (laufende und wartende) kommen erschwerend dazu.
- Als häufige Konfliktursache mit dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr werden das plötzliche Öffnen von Autotüren (Dooring), Platz lassen und die mangelnde Gewährleistung des Vorrangs beim Abbiegen benannt.
- Fußgänger empfinden die Fehlnutzung ihrer Flächen durch Außengastronomie, Kundenstopper, Mülltonnen und Radfahrer, aber ganz besonders durch parkende Autos und abgestellte Fahrräder inkl. Anhänger als eine sehr wesentliche Einschränkung ihrer Beweglichkeit.

Aus Sicht der Radfahrenden:

- Untereinander entstehen konflikthafte Situationen, durch unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten, insbesondere durch Pedelecs. Diese werden auch streckenweise durch zu enge Verkehrsräume für den Radverkehr verstärkt.
- Als prototypischer Konflikt zwischen Fußverkehr und Radverkehr werden gemeinsam genutzte Flächen genannt, z.B. die Fußgängerzone und verschiedene Kreuzungen.
- In der Interaktion mit Kfz-Verkehr und ÖPNV sind es die klassischen Konfliktpunkte Seitenabstand, abbiegende Autos und der Sicherheitsstreifen (Dooring).

- Parken ist eines der Hauptkonfliktursachen in Lünen. Sowohl die Zweite-Reihe-Parker, als auch das Beparken von Radverkehrsanlagen („nur kurz parken“), aber auch deplatzierte Mülltonnen gelten als ziemliches Ärgernis.
- Insgesamt existiert ein gutes Radwegenetz, aber die Infrastruktur ist veraltet und muss optimiert werden.

Aus Sicht der Kfz-/ÖPNV-Nutzenden:

- Die Beziehung zwischen dem Kfz-Verkehr und dem ÖPNV ist nach Meinung der Teilnehmenden mehr von Konkurrenzdenken, statt von Partnerschaft geprägt. Dies kommt bei der Ausfahrt von Bussen aus den Haltestellen und auch beim Zuparken von Bushaltestellen zum Ausdruck. Mangelnde Regelkenntnis ist ein weiteres Indiz.
- Haltestellenbereiche werden ebenfalls in Bezug auf Fußgänger häufig als Konfliktfelder benannt. Dies äußert sich in Form von Gedränge, Queren vor haltenden Bussen und mangelnder Achtsamkeit.
- Das Verhalten von Autofahrenden unter sich wird als ambivalent eingeschätzt. Egoismus auf der einen Seite, aber auch großzügiges Gewähren von Vorfahrt auf der anderen Seite.
- In der Begegnung mit Radfahrenden werden fehlende StVO-Regelkenntnisse sowie eine mangelnde Sensibilität für die Belange der öffentlichen Nahverkehrsbusse kritisiert. Die relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten, die Pedelecs auszeichnen, werden häufig sowohl von den Radfahrenden selbst, als auch von anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt. In Lünen werden viele Bereiche in der Kombination Radweg/Haltestelle als unsicher eingestuft.
- Auch in Bezug auf das (Auto-)Parken steht Egoismus – „Ich zuerst“ – im Vordergrund. Das Zuparken betrifft Straßen, ÖPNV-Fahrgassen und Haltestellen gleichermaßen. Als besonders gravierend werden in diesem Zusammenhang die Straßen am Seepark empfunden.

Allen Arbeitsgruppen gemein ist die Aussage, dass unabhängig von der jeweiligen Verkehrsartengruppe Menschen in Autos, auf Fahrrädern oder zu Fuß, unzureichende Regelkenntnisse in der Summe eine häufige Ursache für Fehlverhalten bzw. nicht StVO-konformes Verhalten sind, aber auch infrastrukturelle Defizite.

In der Schlussdiskussion der Sicherheitskonferenz wurden erste Ideen für die im Kampagnenzeitraum stattfindenden Aktionen benannt:

- Neue Rubrik „Regel der Woche“ in Zeitungen
- LUN ist KFZ- Kennzeichen, daraus ergibt sich **L**üner **U**eben **N**achsicht!
- Fahrradparken auf der Straße mit Schild „Wir sind mal schnell im Kino“
- Autofreier Tag in Lünen



- Fahrradfahren und ÖPNV kostenlos an einem Tag
- Ratsmitglieder kommen alle mit dem Fahrrad
- Stadtradeln-Aktion
- Sternfahrt mit Schulen

#### 4. Lünen Deklaration zur Verkehrssicherheit

---

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

Das zukünftige Verkehrsverhalten in Lünen ist geprägt von gegenseitiger Toleranz, Rücksichtnahme und Partnerschaft (Danke sagen!).

Eine weitere, wichtige Verhaltenskomponente wird in einem umsichtigen und bewussten Fahren, bzw. Fortbewegen gesehen. Dies bedeutet, sich vorausschauend in die Perspektive des anderen zu versetzen und mögliche Problemsituationen frühzeitig zu erkennen. Mit den Worten der Konferenzteilnehmenden: „Einen 7. Sinn zu entwickeln.“

Als ideal werden ebenfalls verstetigte und flüssige Verkehrsabläufe für alle Verkehrsarten erachtet.

##### 4.b. Grundsätze

- Verkehrssicherheit  
Regelkonformes, vorschriftmäßiges Verkehrsverhalten setzt **ausreichende Regelkenntnisse** voraus und bedingt darüber hinaus die Fähigkeit, sich vorausschauend auf mögliche konflikträchtige Verkehrssituationen einzustellen.
- Verkehrsüberwachung  
In Lünen sorgt eine kontinuierliche Überwachung des Verkehrsgeschehens (alle Verkehrsteilnehmer und Parken), durch Ordnungskräfte und Polizei, für eine wirkungsvolle Ahndung und Sanktionierung von Regelverstößen.
- Falschparken  
Der Fehlnutzung und Einschränkung von Verkehrsflächen durch Falschparker (Autos, Fahrräder) und der zunehmenden Raumknappheit durch den steigenden Platzbedarf der Außengastronomie, Möblierungen, oder Werbeanlagen muss mittels der Freihaltung von Verkehrsflächen entgegengewirkt werden.

#### 4.c. Leitwerte

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

1. Rücksichtnahme
2. Regelkenntnis
3. Mobilitätswandel
4. Respekt
5. Empathie
6. Partnerschaft und Nachhaltigkeit
7. Toleranz
8. Verantwortung
9. Fairness

Diese Leitwerte reflektieren und verdichten die in der Sicherheitskonferenz entwickelten Verhaltensgrundsätze und Regeln. Gleichzeitig sind sie zentrale Eckpunkte sowohl für die Ausrichtung der künftigen Verkehrssicherheitsarbeit als auch deren Kommunikation.

#### 4.d. Wichtige Verhaltensregeln

Für ein rücksichtsvolles, partnerschaftliches und verkehrssicheres Miteinander in Lünen wurden folgende grundlegende Parameter und Verhaltensregeln formuliert:

- Abstand beim Überholvorgang Auto – Fahrrad immer  $\geq 1,50$  m bei schnellfahrenden Pedelecs entsprechend mehr –  $\geq 2$  m.
- Ebenfalls ist ein Sicherheitsabstand Fußgänger – Fahrrad bei gemischt genutzten Verkehrsflächen zu gewährleisten –  $\geq$  mindestens eine Armlänge.
- Die nutzbare Mindestbreite bei Gehwegen soll  $\geq 2,50$  m betragen und muss in diesem Bereich von Werbeanlagen, Außengastronomie freigehalten werden.
- Das Parken in der 2. Reihe ist im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs – Kfz/Fahrrad/ÖPNV – zu unterlassen.

## 5. Fazit

---

Die vorliegende Darstellung ist, zusammengefasst und verdichtet das Ergebnis der Lünen Verkehrssicherheitskonferenz. Diese Darstellung bildet die fachliche und kommunikative Grundlage für die zukünftigen Schwerpunkte sowie die strategische Vorgehensweise in der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre.

Auch in Lünen wurde, im Gleichklang mit allen anderen „Liebe braucht Abstand“-Projektstädten, von den Konferenzteilnehmenden auf gravierende Wissens- und – daraus resultierend – Verhaltensdefizite hingewiesen. Diese sind quer durch alle Verkehrsteilnehmergruppen zu beobachten und betreffen einschlägige Regeln der StVO, vor allem folgende Situationen:

- Interaktion Auto – Bus (Ausfahrt Haltestelle)
- Abstand Auto – Fahrrad
- Abstand Fahrrad - Fußgänger

Teilnehmer vermuteten, dass es sich im erstgenannten Begegnungsfall von Auto zu Bus um ein Konkurrenzverhalten handeln könnte. In den beiden anderen Fällen ist von einer mangelnden Sensibilität für den anderen Verkehrsteilnehmer auszugehen.

Aus einer Schwerpunktdiskussion im Plenum wurde gefolgert, dass ein rücksichtsvolles, partnerschaftliches sowie verantwortungsvolles Miteinander, Empathie voraussetzt. Dafür ist es wichtig sich in die Situation des anderen hineinzuversetzen. Eine Idee der Gruppe ist eine Fortsetzung der Fernseh-Informationssendung „Der 7. Sinn“ zu entwickeln, die häufige Regelverstöße aufgreift und somit an das richtige Verhalten der Menschen appelliert. Dies ist sicherlich ein sehr hoher Anspruch, der einen Bewusstseinswandel, bzw. Perspektivenwechsel voraussetzt, aber auch auf der realen Verhaltensebene zumindest ein ausgesprochen defensives (Fahr-) Verhalten bedingt. Die in diesem Kontext genannte flächenhafte Tempo 30-Regelung wurde genauso kontrovers diskutiert, wie ein vollständiges Verbot von sogenannten freien Rechtsabbiegespuren. Ein weiterer Diskussionschwerpunkt war das Thema Parken. In jeder Arbeitsgruppe wurden vielfältige Konfliktsituationen (2. Reihe-parken, Parken auf Geh- und Radwegen, etc.) oder Konflikttore z.B. in Nähe des Seeparks benannt.

Mit den 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 (Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrsbetriebe, Fahrschulen, Verkehrswacht, Mobilitätsverbände und andere) beteiligt und aktiv eingebunden werden.

## 6. Ausblick

---

Die Verkehrssicherheitskonferenz in Lünen hat sich entsprechend ihrer Intention mit Ideen und Lösungsvorschlägen für die lokale Verkehrssicherheit vorzugsweise auf der Verhaltens- und Einstellungsebene befasst. Die Wirksamkeit einer Verkehrssicherheitsarbeit findet jedoch dort ihre Grenzen, wo funktionale Mängel und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zwangsläufig zu Fehlverhalten führen oder begünstigen. Es ist ebenfalls Ziel von „Liebe braucht Abstand“, parallel zur laufenden Kampagne eine Debatte in Verwaltung, Politik und Bürgerschaft anzustoßen und Fragen nach der zukünftigen Ausgestaltung einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu beantworten. In der Sicherheitskonferenz hat diese Diskussion bereits begonnen. Die Fortführung des in der Sicherheitskonferenz angestoßenen Prozesses sollte im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgen. Hier wird insbesondere auch der Fuß- und Radverkehr in den Fokus genommen und viele der Teilnehmenden der Sicherheitskonferenz beteiligt. Die Teilnehmenden wünschen sich mehrheitlich einen Mobilitätswandel mit spürbar weniger Kfz-Verkehr und dafür mehr ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie ein deutlich besseres Raumangebot für die Nahmobilität. Konkret erwünscht sind breiter dimensionierte Gehwege und Fahrradstraßen (mit Gegenverkehr). Einerseits wurde als positives Infrastrukturbeispiel der Leezenpatt genannt und andererseits folgende Konfliktorte in Lünen:

- Seepark
- Münsterstr. 1-23 (Schülerverkehr)
- Viktoriastraße/Kurt-Schumacher-Straße/Kamener Straße (Mercedeskreuzung)

## 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 konsensueller 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 aufmerksamkeitsstarke 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



## Stadt Lünen

Erarbeitet von engagierten Bürger\*innen sowie Teilnehmer\*innen von



Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

