

1. Deutscher Fußverkehrskongress

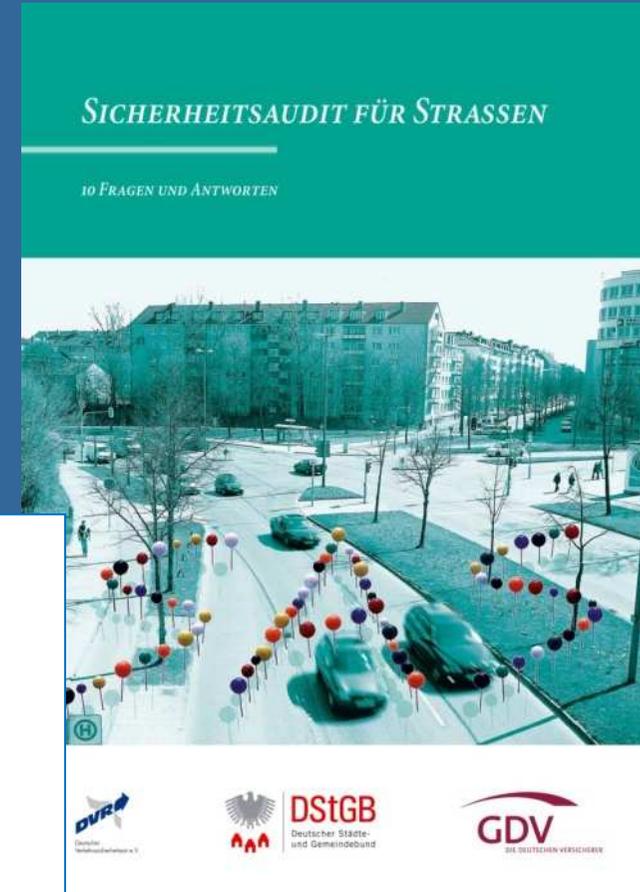
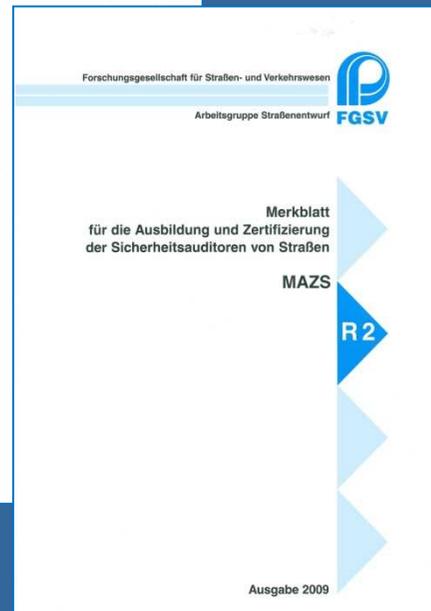
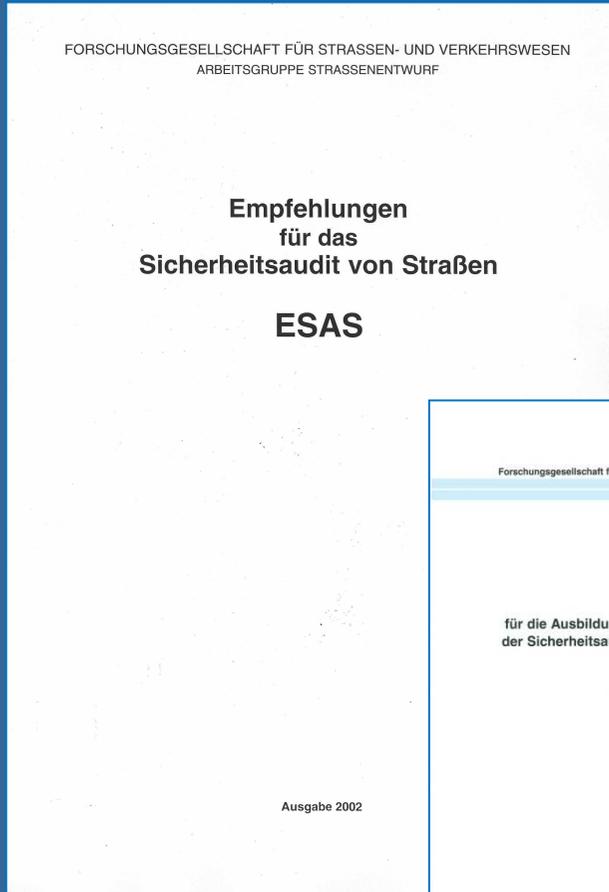
Audits zur Verkehrs- und sozialen Sicherheit von Fußgängern in Planung und Bestand

Dr.-Ing. Reinhold Baier

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH AACHEN

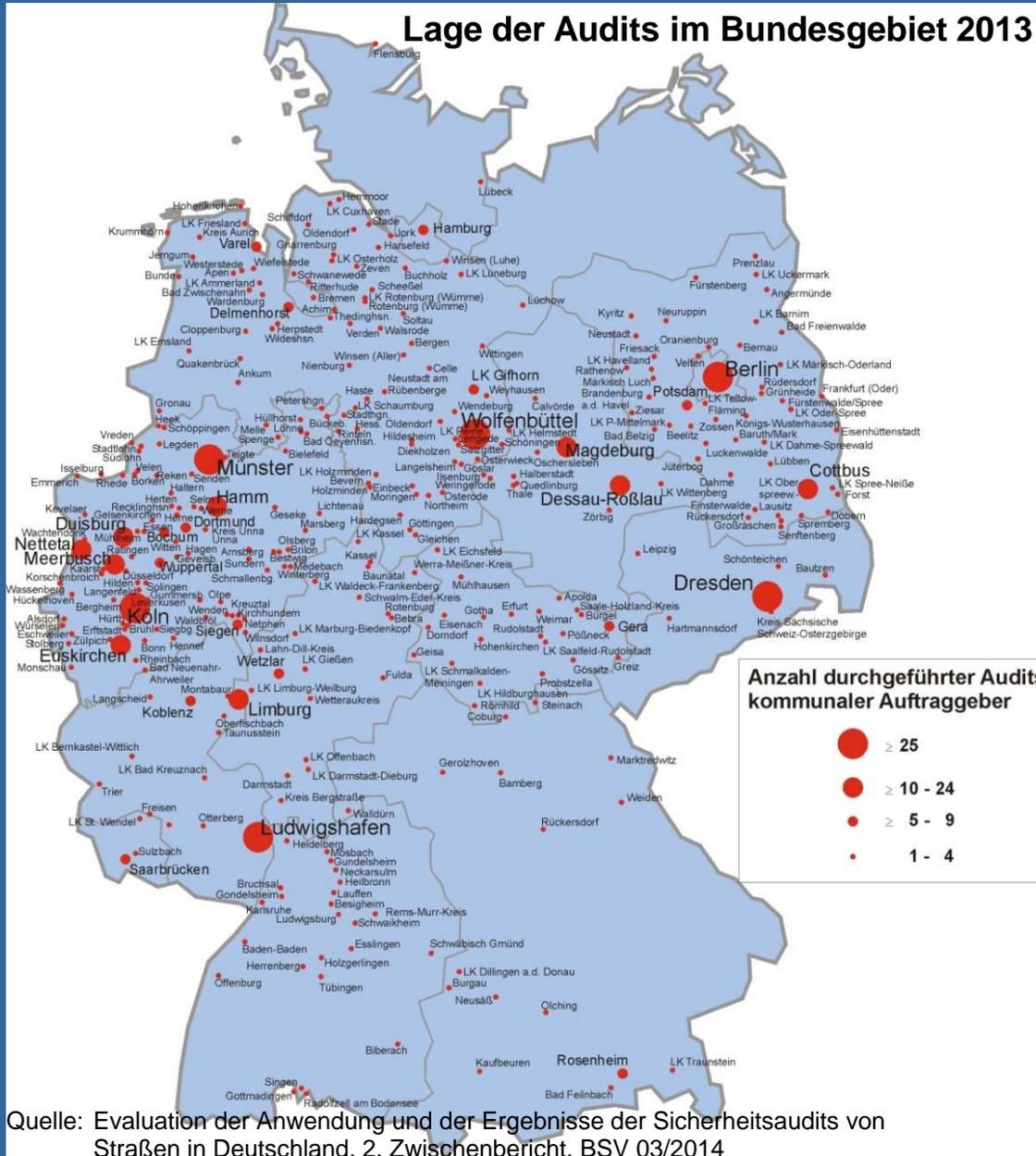
Wuppertal 15. September 2014

Sicherheitsaudit von Straßen



Sicherheitsaudit von Straßen

Lage der Audits im Bundesgebiet 2013



© BSV - SEPTEMBER 2014



Sicherheitsaudit von Straßen

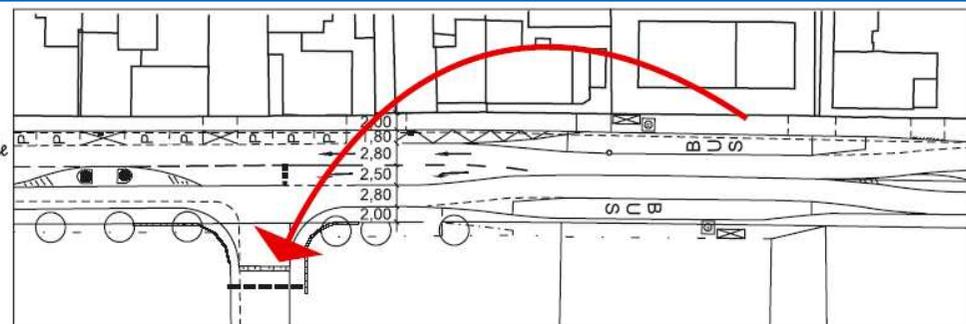
Arbeitsschritte der Auditudurchführung

- 1 Sichtung der Unterlagen, Prüfung auf Vollständigkeit, z.B. Vorliegen einer Unfallanalyse bei Um- und Ausbau.
- 2 Auditierung der Planunterlagen durch
 - »virtuelle Benutzung« der Verkehrsanlage aus Sicht der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer, Fußgänger)
 - Überprüfung der sicheren Gestaltung wichtiger räumlich-funktionaler Situationen, wie z.B. Ortseingangsbereiche, Überquerungsstellen, Haltestellenbereiche
 - Überprüfung der Planung auf mögliche missbräuchliche Benutzung, z. B. Gehwegparken.
- 3 »Selbstkontrolle« mit Hilfe der ESAS-Checklisten.
- 4 Ortsbesichtigung in Form teilnehmender Beobachtung, Planung von Ort, Ergebnisprotokoll mit Fotodokumentation
- 5 Anfertigung des Auditberichtes mit Angabe von
 - Projektdaten
 - Grundsätzlichen Entwurfsdefiziten
 - Detaildefiziten

Quelle: Sicherheitsaudit für Straßen

»Virtuelle Benutzung«

»Wenn ich hier aus dem Bus aussteigen und in die gegenüberliegende Straße will...«



»würde ich den Vornweg über die Mittelinsel machen...«



»...oder würde ich dann die Straße direkt hier überqueren?«



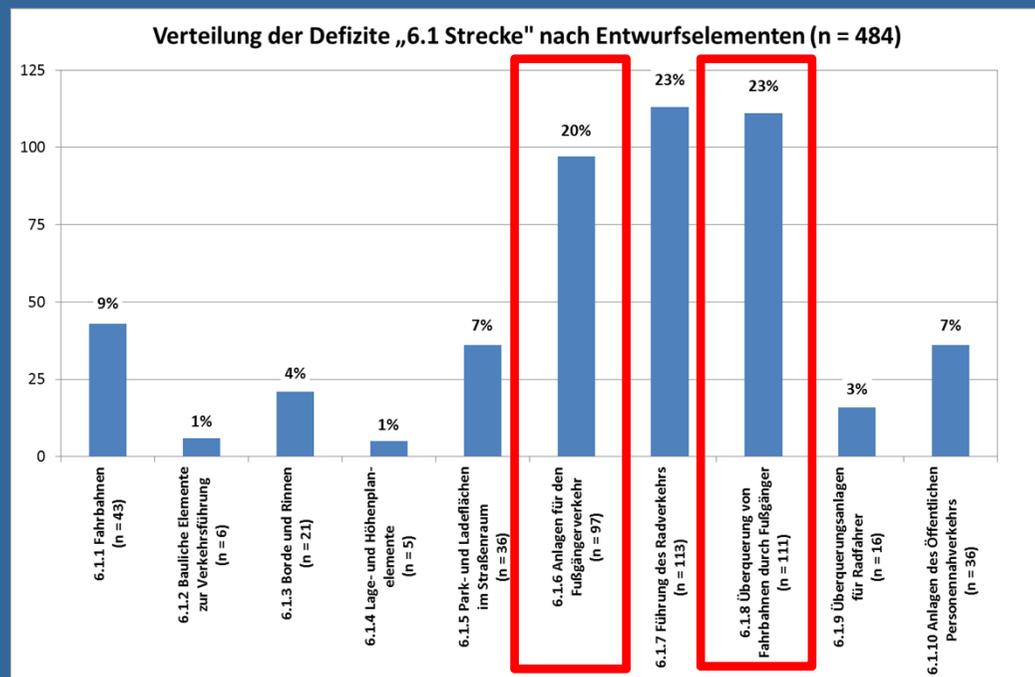
Sicherheitsaudit von Straßen

Überblick über festgestellte Defizite aller Auditphasen

alle Auditphasen	OD
	79 Projekte
Knotenpunkte	254
davon Fußgänger	83
davon Radfahrer	76
davon LSA	30
Strecke/Querschnitt	520
davon Fußgänger	315
davon Radfahrer	221

Quelle: Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung, BAST 2010

Vorläufige Auswertung (90 Audits, Stand März 2014): Defizitstruktur

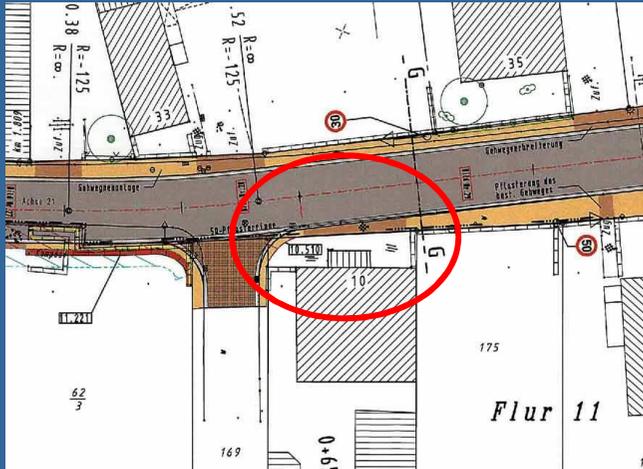


Quelle: Evaluation der Anwendung und der Ergebnisse der Sicherheitsaudits von Straßen in Deutschland, 2. Zwischenbericht, BSV 03/2014

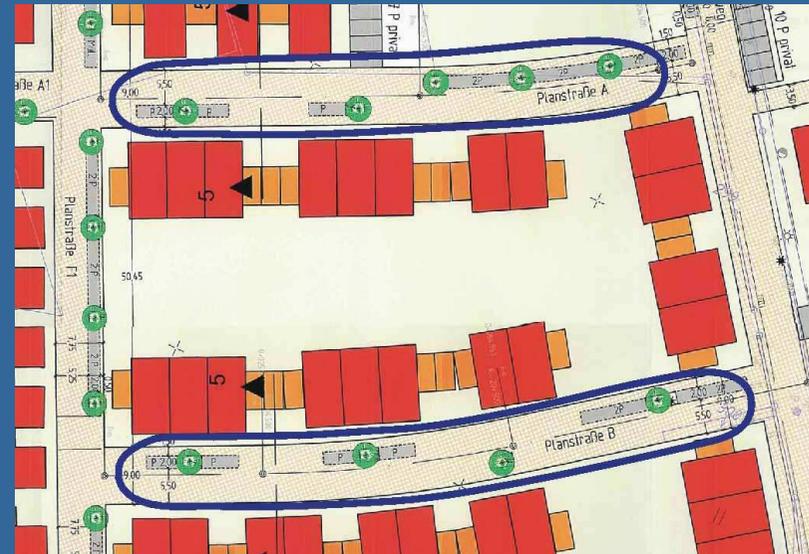
Sicherheitsaudit von Straßen

Auditbeispiele Defizite Fußgängerlängsverkehr

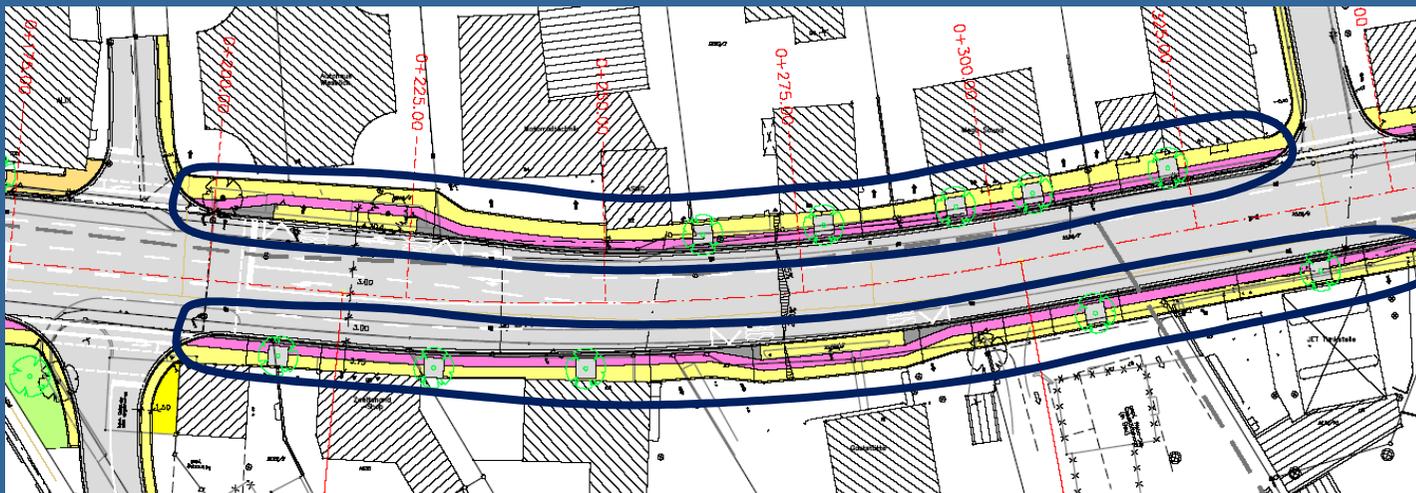
Defizit: „Schleichendes“
Auslaufen des Gehweges



Defizit: Unzureichende Sichtverhältnisse



Defizit: Gehwegbreite



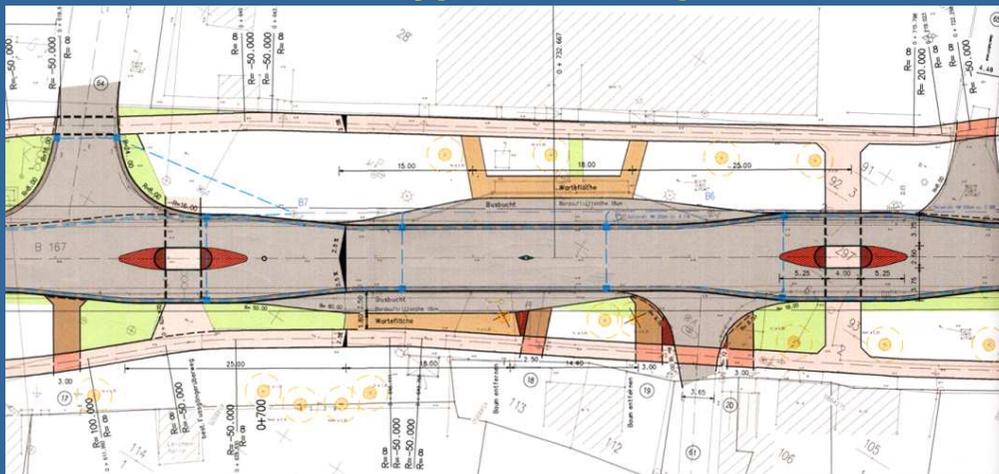
Sicherheitsaudit von Straßen

Auditbeispiele Defizite Fußgänger an Haltestellen

Defizit: Lage und Zuordnung der Bushaltestelle



Defizit: Haltestellentyp und Überquerbarkeit



Sicherheitsaudit von Straßen

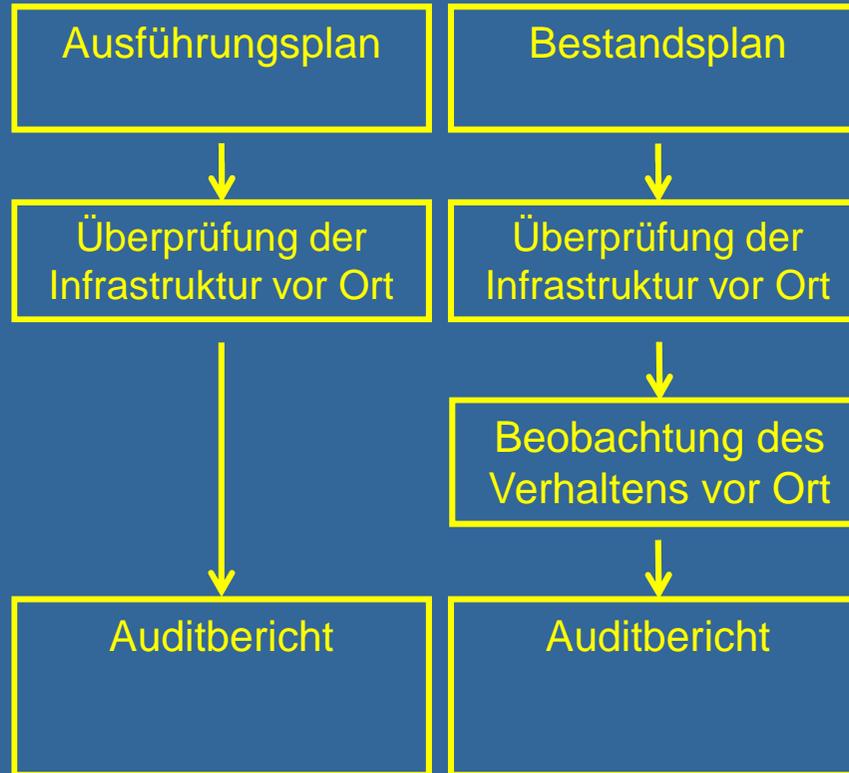
Auditphasen 1 - 3



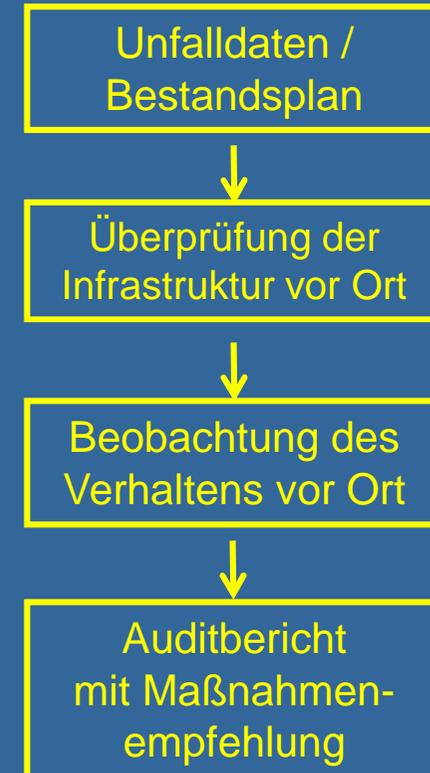
Auditphase 4

vor Verkehrsfreigabe

nach Verkehrsfreigabe



„Bestandsaudit“



Sicherheitsaudit von Straßen – Beispiele Bestandsaudit Defizite Fußgängerlängsverkehr

Querschnitt: Dimensionierung Seitenräume?



© BSV - SEPTEMBER 2014

Sicherheitsaudit von Straßen – Beispiele Bestandsaudit Defizite Fußgängerquerungsstellen



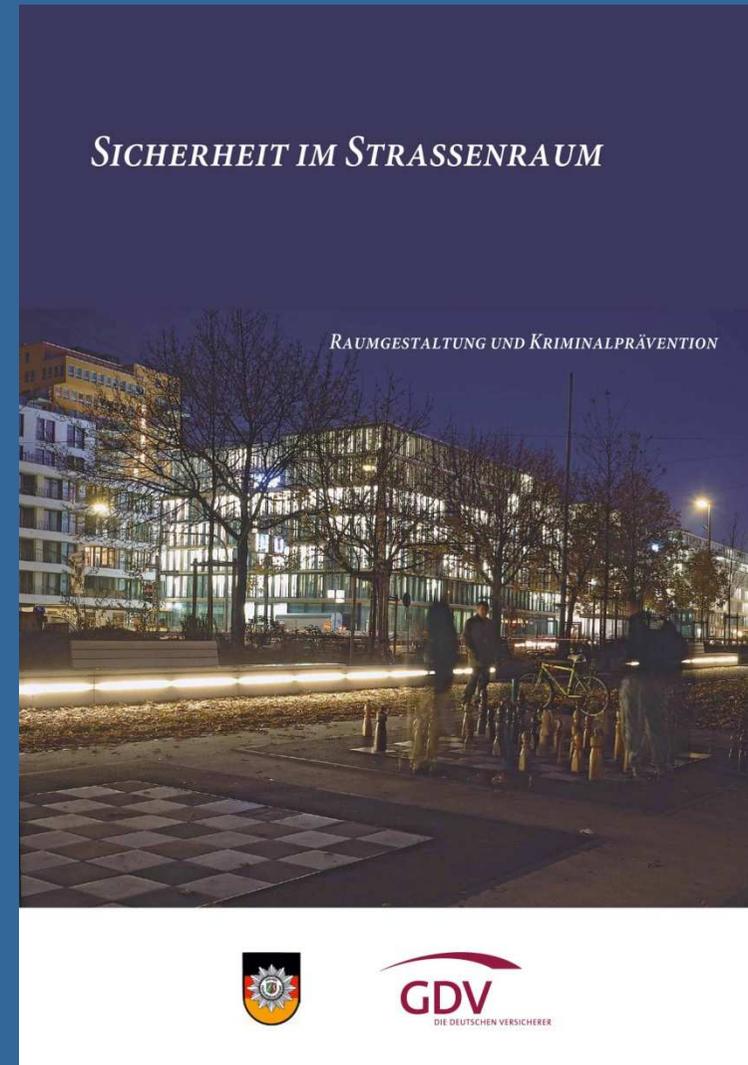
© BSV - SEPTEMBER 2014

Sicherheitsaudit von Straßen – Beispiele Bestandsaudit Defizite Fußgänger an Haltestellen



© BSV - SEPTEMBER 2014

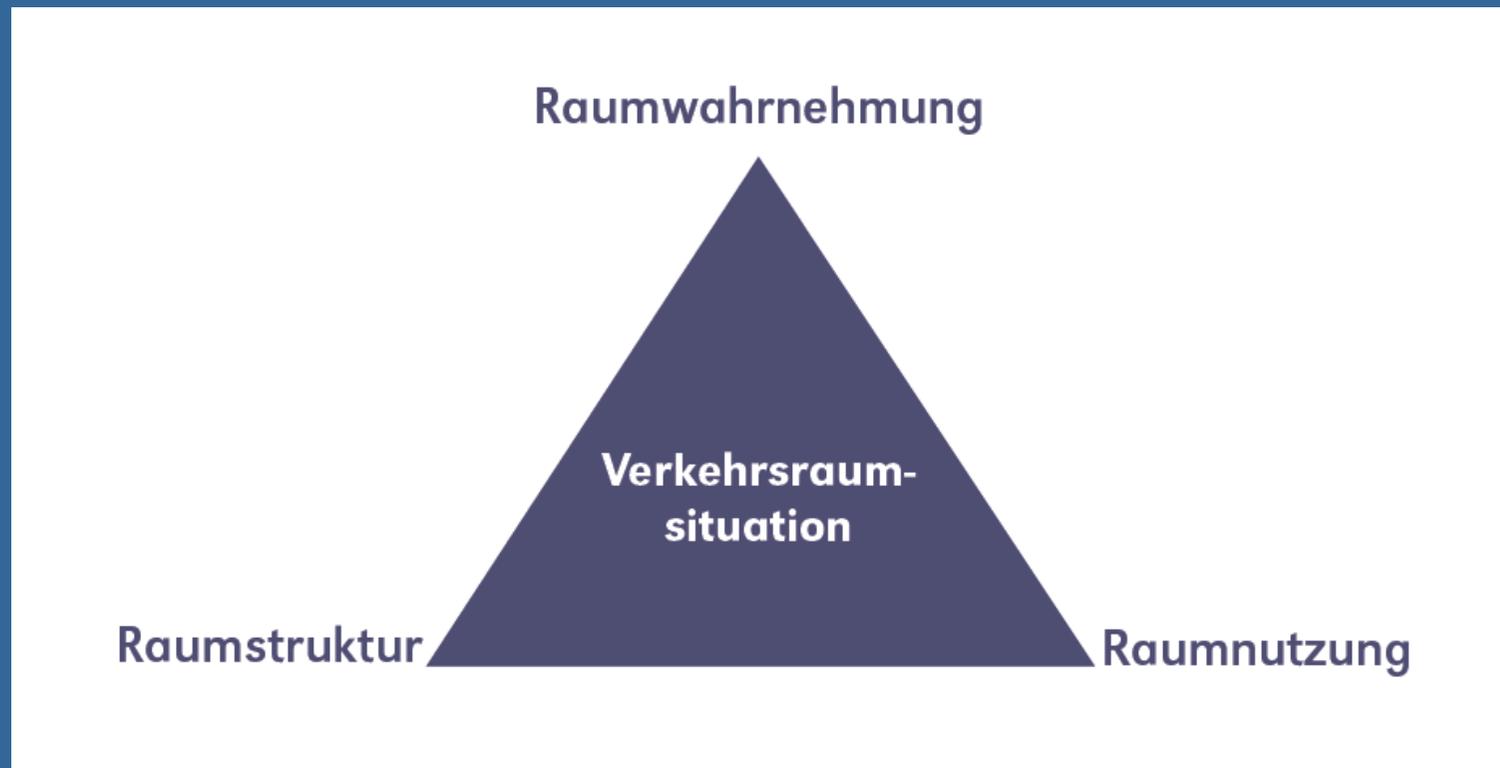
Soziale Sicherheit im Straßenraum



© BSV - SEPTEMBER 2014

Soziale Sicherheit im Straßenraum

Die Gesamtsituation im Verkehrsraum wird durch drei Faktoren bestimmt:

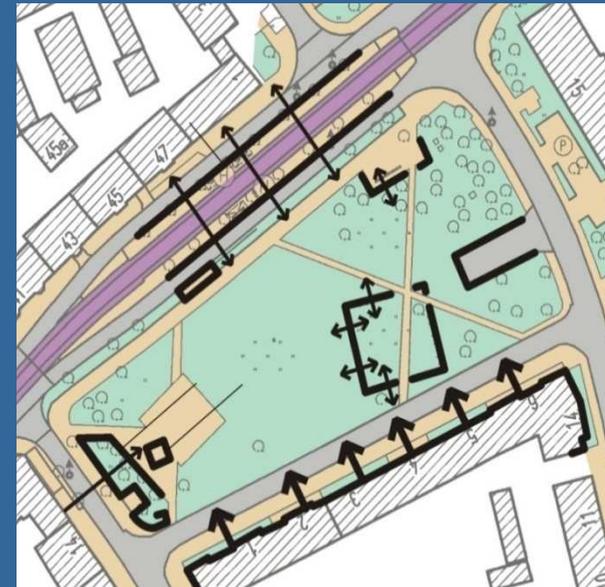


Quelle: Sicherheit im Straßenraum

Soziale Sicherheit im Straßenraum

Bestimmungsfaktoren der Raumstruktur:

- Raumgeometrie
- Zuordnung der Bauwerke, Verkehrs- und Nutzflächen zueinander
- Gestaltungselemente und -materialien
- Art der raumbegrenzenden städtebaulichen Nutzungen (Gebäude, Freiflächen)



Quelle: Sicherheit im Straßenraum

Soziale Sicherheit im Straßenraum

Bestimmungsfaktoren der Raumnutzung:

Verkehrliche und nicht verkehrliche Funktionen im Verkehrsraum:

- Verkehrsaufkommen Kfz, Fußgänger, Rad, ÖV (tags und nachts)
- ausreichende Dimensionierung der Verkehrsanlagen
- Kritische – das heißt sowohl hohe als auch geringe – Dichten vor allem im Fußgänger- und Radverkehr
- Überquerbarkeit von Verkehrsanlagen
- Durch Verkehrsraumgestaltung erzeugten bzw. unterstützten Verhaltensgewohnheiten (z. B. örtliches Verkehrsklima, Fahrgeschwindigkeiten, Aufenthaltsqualität)



Quelle: Sicherheit im Straßenraum

© BSV - SEPTEMBER 2014

Soziale Sicherheit im Straßenraum

Bestimmungsfaktoren der Raumwahrnehmung:

Subjektives Sicherheitsempfinden von Anwohnern, Verkehrsteilnehmern und anderen sich im Verkehrsraum aufhaltenden Menschen

Beurteilung des Verkehrsraums aus Opfer-, Täter- und Helferperspektive

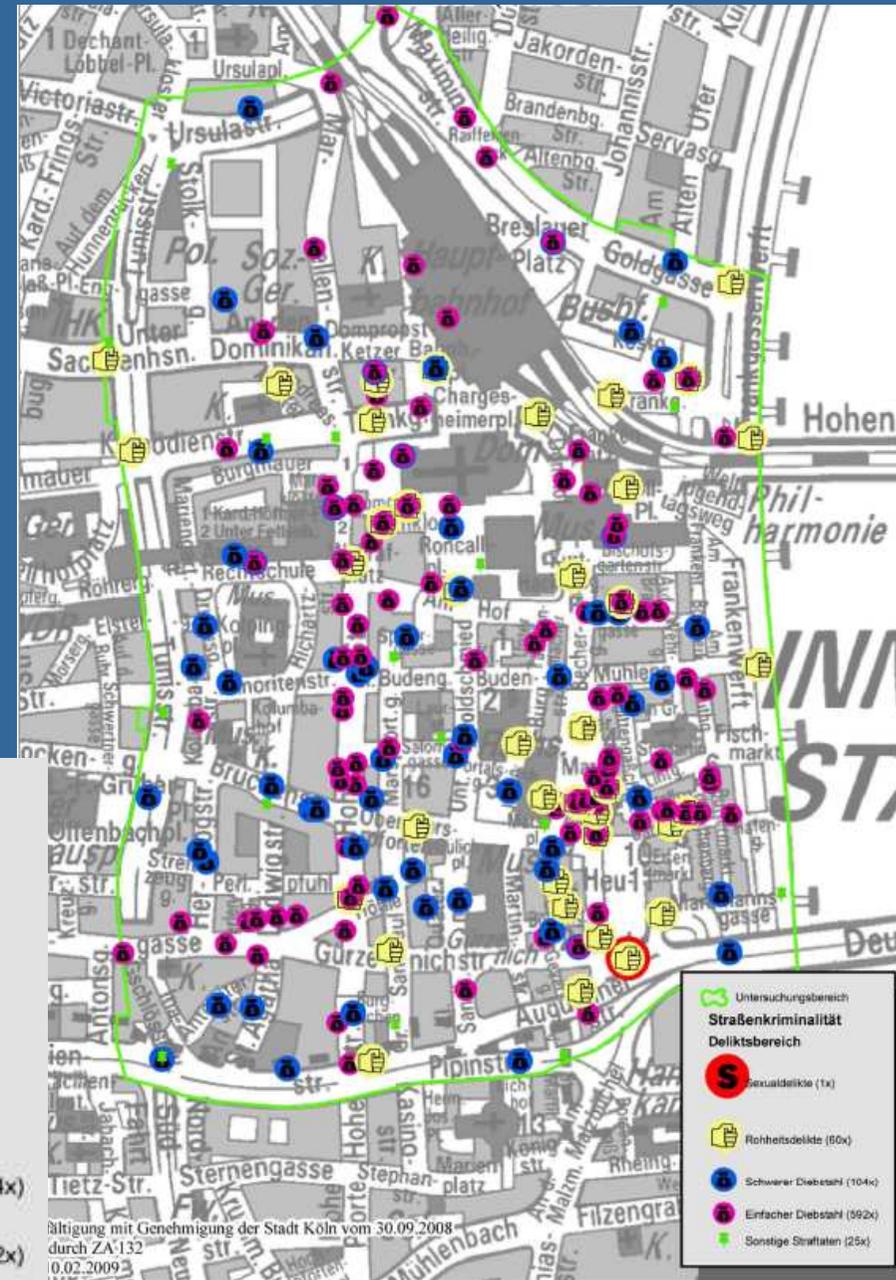


Quelle: Sicherheit im Straßenraum

© BSV - SEPTEMBER 2014

Soziale Sicherheit im Straßenraum

Delikte der Straßenkriminalität im Untersuchungsgebiet in einem Zeitraum von 3 Monaten



 Untersuchungsbereich
Straßenkriminalität
Deliktsbereich
 Sexualdelikte (1x)
 Rohheitsdelikte (60x)
 Schwerer Diebstahl (104x)
 Einfacher Diebstahl (592x)
 Sonstige Straftaten (25x)

 Untersuchungsbereich
Straßenkriminalität
Deliktsbereich
 Sexualdelikte (1x)
 Rohheitsdelikte (60x)
 Schwerer Diebstahl (104x)
 Einfacher Diebstahl (592x)
 Sonstige Straftaten (25x)

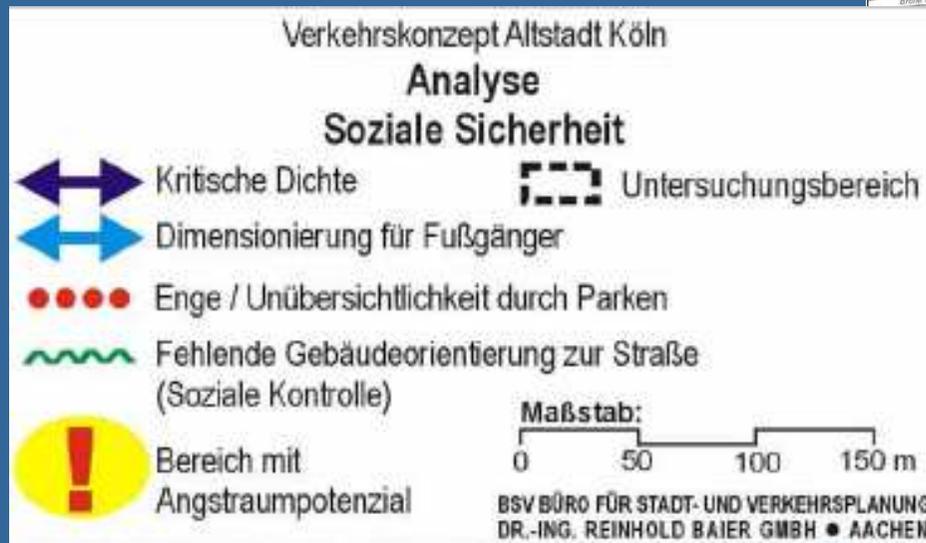
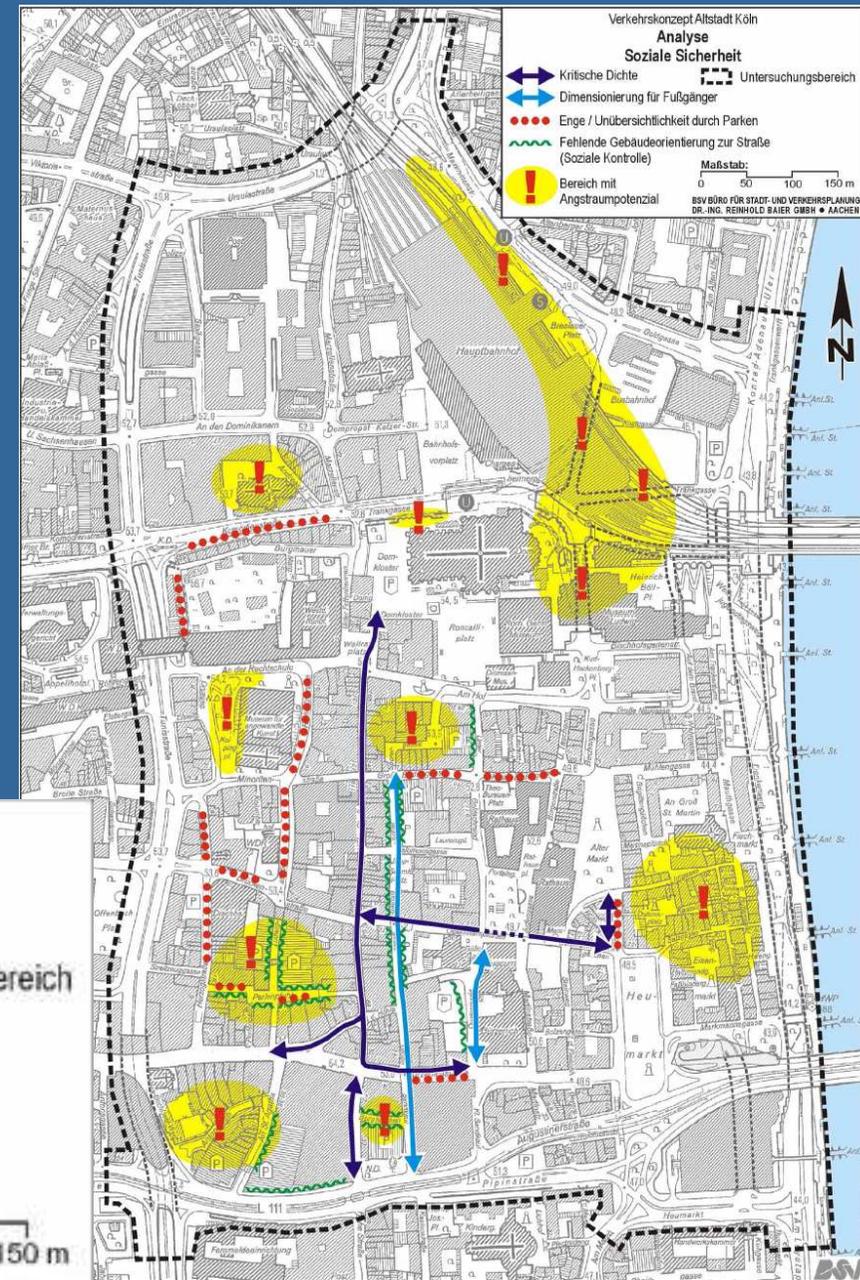
Ältigung mit Genehmigung der Stadt Köln vom 30.09.2008
 durch ZA.132
 0.02.2009

Quelle: Verkehrskonzept Altstadt Köln

© BSV - SEPTEMBER 2014

Soziale Sicherheit im Straßenraum

Zusammenfassende Kennzeichnung der Problembereiche



Quelle: Verkehrskonzept Altstadt Köln

© BSV - SEPTEMBER 2014

Soziale Sicherheit im Straßenraum

- Auf der **Ebene Planung** erfolgt die Auditierung von Verkehrsnetzen und Raumstrukturen in Bebauungsplänen und städtebaulichen Rahmenplänen. Dies erscheint notwendig, weil hier bereits wesentliche Rahmenbedingungen für die soziale Sicherheit vorbestimmt werden. Dies gilt vor allem für die Gestaltung der Verkehrsnetze für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel sowie für die Zuordnung von Gebäuden und anderen Flächennutzungen zu diesen Verkehrsnetzen.



Quelle: Sicherheit im Straßenraum

Soziale Sicherheit im Straßenraum

- Auf der **Ebene Entwurf** sollte die Vorplanung für Straßen, Wege, Plätze, Grün- und Verkehrsanlagen auditiert werden. An dieser Stelle des Entwurfsprozesses werden normalerweise die grundlegenden Festlegungen getroffen, die über die »Entwurfsphilosophie« und die im Weiteren einzuhaltenden konkreten Entwurfsstandards entscheiden. Beispielsweise betrifft dies die Zuordnung von Gehwegen, Radverkehrsanlagen, Fahrbahnen, Haltestellen, Aufenthaltsbereichen zueinander sowie deren Dimensionierung in Grundriss und Querschnitten.



Quelle: Sicherheit im Straßenverkehr

Soziale Sicherheit im Straßenraum

- Auf der **Ebene Bestand** sollte schließlich ein Audit zu realisierten Planungen durchgeführt werden, entweder unmittelbar nach der Verkehrsfreigabe oder zu späteren Anlässen. Notwendig erscheint dies, weil wichtige Gestaltungsdetails mit Auswirkungen auf die soziale Sicherheit erst dann beurteilt werden können. Dies gilt beispielsweise für Bepflanzung und Pflanzenwuchs, Gestaltung und Platzierung von Schildern, Masten, Recyclingcontainern, Werbeträgern, Kiosken und vergleichbaren Einbauten sowie für die räumliche Wirkung von Beleuchtungs- und Verschattungselementen.



*Deutliche Kanalisierung / "Verdichtung"
der Fußgängerströme durch Randnutzung
und Einbauten*

Quelle: Sicherheit im Straßenverkehr

WUPPERTAL, 15. SEPTEMBER 2014

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !