



## Protokoll der Verkehrssicherheitskonferenz

### 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 der Fußgänger\*innen auf Bürgersteigen, überholen mit geringem Abstand etc.; Radfahrende wiederum touchieren Fußgänger\*innen, parken ihr Fahrrad schräg auf dem Bürgersteig und Fußgänger\*innen ignorieren den sozialen Abstand zu anderen zu Fußgehenden, richten den Blick auf das Handy oder benutzen abschnittsweise Radwege. Hinzu kommen E-Scooter, die häufig nahezu alle Regeln ignorieren, sei es das – teilweise sogar freigegebene - Fahren auf dem Bürgersteig, in Fußgängerzonen oder das unreflektierte Abstellen auf den Flächen anderer Verkehrsteilnehmer\*innen. Das zeigen zumindest die Erfahrungen in Köln.

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 (siehe Bewerbungsunterlagen der Stadt Wuppertal), waren auch Anlass für die Stadt Wuppertal, 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 20. November 2019 im Rathaus der Stadt Wuppertal statt. Teilgenommen haben 25 Vertreter\*innen aus den Bereichen Bürgerschaft, Interessenverbänden, Organisationen, Politik und Verwaltung. Die Begrüßung erfolgte durch den Oberbürgermeister Andreas Mucke.

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 Wuppertal gemeinsam zu einer Art „Deklaration“ zu kommen, die Grundsätze, Leitwerte, Parameter und zentrale Verhaltensregeln für eine sichere Verkehrsteilnahme beschreibt. Die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz werden vom Stadtrat bestätigt und bleiben auch über die Laufzeit der Kampagne hinaus eine verbindliche Grundlage für die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsplanung der nächsten Jahre. So lautet die Intention der Initiatoren der Kampagne und des Fördergebers.

### **3. Generelle Anmerkungen zur Verkehrssicherheit in Wuppertal**

---

Wuppertal unterscheidet sich deutlich sowohl im Mobilitätsverhalten (Modal-Split), als auch im Verkehrsverhalten von anderen Großstädten. So verzeichnet Wuppertal derzeit einen extrem niedrigen Radverkehrsanteil (2%), ebenso einen vergleichbar unterdurchschnittlich geringen Fußverkehrsanteil (15%). In der Wahrnehmung vieler Konferenzteilnehmenden – von wenigen Einzelfällen abgesehen – gibt es in Wuppertal kein ausgesprochen aggressives Verkehrsverhalten, wie es beispielsweise in Köln zu spüren ist.

Das klassische Konfliktfeld „Radfahren“ ist in Wuppertal lediglich auf der Nordbahntrasse und anderen Bahntrassen präsent. Hier in Form eines Nutzungskonflikts zwischen unterschiedlich schnellen Radfahrenden sowie in der Interaktion mit erholungsuchendem Fußverkehr.

Dennoch ergeben sich insbesondere im Zusammenhang mit dem für Großstädte überdurchschnittlich hohen MiV-Anteil (58%) in der Fläche eine Vielzahl von Verkehrskonflikten. Zu nennen sind in erster Linie:

- Abstandsverhalten zwischen Kraftfahrer\*innen
- mangelnde Akzeptanz in der Begegnung mit ÖPNV (Ausfahrt an Haltestellen)
- Regelkunde
- Tempo-Einhaltung
- Abbiegeprobleme in Knotenpunkten (Wartepflicht)
- motorisierte Schulverkehre
- Akzeptanz von baulichen und markierten Radwegen
- Fehlendes Blinken
- Befahren der Fußgängerzone (Ärzte!)
- und insbesondere das (illegale) oder den Fußverkehr behindernde Parken auf Gehwegen.



Aus Sicht der Radfahrenden wurden als häufigste Konfliktursachen folgende Aspekte genannt:

- Autoparken
- „Dooring“
- Abstand von Fußgänger\*innen zu Radfahrer\*innen
- Nutzung gemeinsamer Fuß- und Radwege (Hunde!)
- mangelnder Sicherheitsabstand überholender Autos

Bei den zu Fuß Gehenden standen folgende Schwerpunktthemen im Raum: Der „freie Rechtsabbieger“, das Autoparken (auf Gehwegen sowie sichtbehindernd im Kreuzungsbereich), die Ablagerung von Müll auf Gehwegen sowie das Autofahren (Anlieferung, Ärzte) in der Fußgängerzone.

Diese Konfliktpunkte bilden die Grundlage für die in der folgenden beschriebenen Wuppertaler Deklaration zur Verkehrssicherheit

#### **4. Wuppertaler Deklaration zur Verkehrssicherheit**

---

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

Das zukünftige Verkehrsverhalten in Wuppertal ist geprägt von einem rücksichtsvollen und aufmerksamen Miteinander. Dies schließt ausdrücklich einen respektvollen Umgang mit sogenannten schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer\*innen (Fußgänger\*innen /Radfahrer\*innen) mit ein.

##### **4.b. Grundsätze**

- Selbstverantwortung und Regelkonformität  
Dies bedeutet regelkundig zu sein, sich vorschriftsmäßig zu verhalten und offen für neue Verkehrsregelungen zu sein. In diesem Zusammenhang haben Eltern im Schülerverkehr eine besondere Vorbildfunktion für Kinder und Jugendliche.
- Gleichberechtigung  
In Wuppertal sind alle Verkehrsteilnehmergruppen gleichberechtigt:

Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Kraftfahrzeugverkehr. Eine besondere Rücksichtnahme erfolgt gegenüber den Radfahrenden und insbesondere den zu Fuß Gehenden aufgrund ihrer erhöhten Schutzbedürftigkeit.

- Akzeptanz der Verkehrsflächen „Anderer“  
Die Akzeptanz der Verkehrsräume und Flächen Anderer ist unbedingt



zu gewährleisten. Dies betrifft Parken auf Radwegen, insbesondere aber die Beeinträchtigung von Fußgänger\*innen durch Gehwegparken und Sperrmüll.

- Ahndung und Sanktionierung von Regelverstößen  
Die Ahndung und Sanktionierung eines nicht regelkonformen Verkehrsverhaltens muss in der Form verdichtet und verstetigt werden, dass eine kontinuierliche Verkehrsüberwachung zu einem präventiven und wirksamen Faktor für mehr Verkehrssicherheit wird.

#### **4.c. Leitwerte**

Werte bzw. Wertvorstellungen gelten allgemein als erstrebenswert, als gut befundene spezifische Wesensmerkmale einer Person oder einer Gemeinschaft. Für das Verkehrsverhalten in Wuppertal gelten:

1. Rücksicht
2. Gleichberechtigung
3. Miteinander
4. Respekt
5. Empathie
6. Vertrauen
7. Verantwortung
8. Partnerschaft

Diese Leitwerte reflektieren und verdichten die in der Sicherheitskonferenz entwickelten Verhaltensgrundsätze, Einstellungen und Regeln hinsichtlich der Mobilität und der Verkehrssicherheit.

#### **4.d. Wichtige Verhaltensregeln**

Für ein verkehrssicheres und verträgliches Miteinander in Wuppertal wurden folgende Regeln formuliert:

- Rettungswege sind grundsätzlich von (Auto-) Parker\*innen freizuhalten.
- Auch Fahrwege von ÖPNV sind unbedingt zu sichern. Hierzu zählt die Freihaltung von Fahrgassen ebenso wie die Einhaltung der



Parkverbote in Busbuchten und Haltestellenbereichen. Der ÖPNV hat Vorrang bei der Ausfahrt aus Haltestellen.

- Im Begegnungsfall Auto–Fahrrad gilt in jedem Fall der Mindestabstand von 1,50 m. Radfahrer\*innen wiederum gewährleisten im Begegnungsfall mit zu Fuß Gehenden stets einen adäquaten Sicherheitsabstand.
- Bei legalem Gehwegparken gelten 2 m Mindestabstand zum Haus, sowie 10 m vor Kreuzungen (Sichtwinkel).
- Bei Autoparken im Bereich von Radwegen ist die sogenannte „Dooring“-Zone freizuhalten. Dies gilt sowohl für die Infrastruktur, als auch für die Verhaltensebene. (Holländischer Griff)
- Richtungswechsel werden beim Auto mit dem Blinker angezeigt; Fahrradfahrer\*innen geben Handzeichen.
- Beim Befahren der Fußgängerzone durch Kraftfahrzeuge (Anlieferung, Ärzte,...) ist der Vorrang der Fußgänger\*innen unbedingt zu gewährleisten.

## 5. Fazit

---

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

Auch in Wuppertal wurde, ähnlich wie zuvor in anderen Projektstädten, von den Teilnehmenden thematisiert, dass quer durch alle Verkehrsteilnehmergruppen deutliche Wissens- und demzufolge auch Verhaltensdefizite zu beobachten sind. Die Defizite beziehen sich auf grundlegende Regeln der StVO. Regelverstöße betreffen insbesondere die Interaktion Auto–Bus, generell das Abstandsverhalten, die regelkonforme Akzeptanz von Radfahrenden und insbesondere das Autoparken auf Bürgersteigen und Radverkehrsanlagen. Dies sind gleichsam auch die Schwerpunktthemen für die zukünftigen Kommunikationsmaßnahmen. Bei der Kommunikation sollen die relevanten Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit (Stadt, Polizei, Fahrschulen, Verkehrswacht, Mobilitätsverbände und andere) beteiligt und aktiv eingebunden werden.



LIEBE BRAUCHT ABSTAND

## 6. Ausblick

---

Die Verkehrssicherheitskonferenz in Wuppertal hat sich entsprechend ihrer Intention vorzugsweise mit Ideen und Lösungsvorschlägen auf der Verhaltens- und Einstellungsebene befasst. Die Wirksamkeit der Kampagne findet jedoch dort ihre Grenzen, wo funktionale Mängel und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zwangsläufig zu Fehlverhalten führen. In diesem Zusammenhang wurden von den Teilnehmenden folgende weitergehende Anregungen zur Verkehrsinfrastruktur genannt:

1. Den Ratsbeschluss aus den 90er Jahren zum Abstandsverhalten reaktivieren.
2. Eine Überprüfung der Signalanlagen hinsichtlich einer angemessenen adäquaten Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs vorzunehmen (Grünzeiten!).
3. Die „freien Rechtsabbieger“ mit Blick ihres Gefährdungspotentials für Fuß- und Radverkehr zu überprüfen.
4. Auf Hauptachsen des Kfz- und Radverkehrs zu prüfen, inwieweit durch eine Temporegelung eine Angleichung der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus von Kfz- und Radverkehr mehr Sicherheit geschaffen werden kann.
5. Durch bauliche, technische und Überwachungs-Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass insbesondere Kreuzungen und Einmündungen frei von sicht- und gehbehinderndem Parken sind.

Des Weiteren wurde intensiv über die zukünftige Ausgestaltung einer fahrradfördernden Infrastruktur diskutiert. Wuppertal mit einem Modal-Split-Anteil von 2% am Radverkehr, steht bekanntlich am Anfang der Planung und Realisierung einer Radverkehrsinfrastruktur. In diesem Zusammenhang wurde angeregt, die Dimensionierung nach den Empfehlungen der einschlägigen Regelwerke der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) vorzunehmen. Ebenfalls wurde empfohlen, Radverkehr und Kfz-Verkehr dort baulich zu trennen, wo eine hohe Kfz-Dichte besteht.

Um Raum für die Nahmobilität zu gewinnen, wäre zu prüfen, inwieweit überbreite Kfz-Fahrspuren limitiert werden können. Auf jeden Fall, so der Wunsch vieler Teilnehmenden der Sicherheitskonferenz, soll verwaltungsseitig eine „alternative“ Netzplanung für die Nahmobilität entwickelt werden, in der abseits der starkbefahrenen Hauptverkehrsstraßen „sichere, attraktive, barrierefreie, begrünte und lärmfreie Wegeverbindungen aufgezeigt“ und im öffentlichen Raum kenntlich gemacht werden.

Die Verkehrssicherheitskonferenz in Wuppertal hat gemäß der Intention der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ die Grundsätze, die Leitwerte und die zentralen Verhaltensregeln formuliert. Die Konferenz hat ebenfalls erste



Vorschläge für Straßenaktionen diskutiert: z.B. in Verbindung zu den Themen Elterntaxi, Schulverkehre, Parken, Bürgersteige in der Nordstadt. Darüber hinaus, so der Wunsch aller Beteiligten, soll parallel zur Kampagne eine breite Diskussion über die zukünftige Ausgestaltung einer zeitgemäßen und adäquaten Infrastruktur für die Nahmobilität stattfinden.

## 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 „Autofahrer\*innen/ÖPNV“, „Radfahrer\*innen“ und „Fußgänger\*innen“ ein konsensualer Verhaltenskodex 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 Versteigerung erarbeitete und Zuständigkeiten festgelegt.

Ein Projekt von



Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



