



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Mit Bus und Bahn zur Arbeit

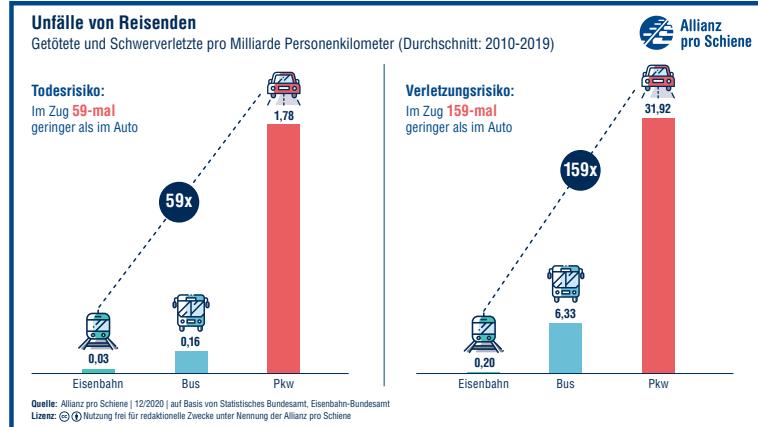
Einleitung

Öffentliche Verkehrsmittel sind sicher. Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls ist statistisch betrachtet für Pkw-Insassen 59-mal höher als für Bahnreisende und immer noch elfmal höher als für Reisende, die mit dem Bus unterwegs sind.¹

Für einen Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist dies jedoch in der Regel nicht ausschlagge-

bend. Nur aus Gründen der Verkehrssicherheit ändert kaum jemand sein bevorzugtes Verkehrsmittel. Auch dass Busse und Bahnen klimafreundlich sind, trägt als Motivation für den Umstieg nur eingeschränkt bei.

Ein Wechsel erfolgt dann, wenn die Nutzung von Bussen und Bahnen zeitsparender oder ökonomischer als mit Auto oder Motorrad ist.



Letztlich entscheidet die persönliche Priorisierung zwischen den Faktoren Zeit, Bequemlichkeit und Kosten darüber, welche Verkehrsmittel gewählt werden. Aktuell nutzen rund 14 % der Berufspendelnden für ihren täglichen Weg zur Arbeit Busse und Bahnen.² Der Anteil steigt, sobald auch Verkehrsmittelkombinationen (z. B. Bike & Ride, Park & Ride, Kiss & Ride) berücksichtigt werden, die die Zubringerfunktion übernehmen.

Grafik: allianz-pro-schiene.de

Gefährdungen

Unfälle an Haltepunkten passieren zwar nicht häufig, fallen aber durch eine überdurchschnittliche Unfallschwere auf – unter anderem weil Straßen- und Eisenbahnfahrzeuge hohe Massen haben. Typische Unfallmuster an Bus- oder Straßenbahnhaltelpunkten sind:³

- **Überschreiten-Unfälle:** Die Fahrbahn Querende und zu Fuß Gehende verunfallen aufgrund von schlechter Sicht zwischen ihnen und dem Fahrzeugverkehr. Das Unfallrisiko steigt vor allem dann, wenn die zu Fuß Gehenden eine wartende Bahn oder einen wartenden Bus noch erreichen möchten und trotz gefährlicher Situationen die Fahrbahn queren. Auch Rotläufer-Aktionen – gezielte Missachtung der roten Fußgängerampel – können zu Unfällen führen, ebenso wie die bewusste Nichtnutzung von Querungsstellen.
- **Konflikte zwischen Fahrgästen und dem Radverkehr:** Beengte Platzverhältnisse zwischen wartenden oder ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen und Radfahrenden erhöhen die Unfallwahrscheinlichkeit, wenn etwa gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden sind, die Warteflächen unterdimensioniert sind oder die Führung des Radverkehrs ungünstig ist (z. B. Radwege hinter zu schmalen Warteflächen).

- **Auffahr-Unfälle:** Bei Haltepunkten in Mittellage (d. h. in der Mitte der Fahrbahn) wird dem Verkehr per Lichtzeichen signalisiert, wenn Fahrgäste aus Bus oder Bahn ein- bzw. aussteigen. Erkennen die Fahrzeugführenden diese Signale zu spät, kann es zu Auffahrunfällen kommen. Auffahrunfälle passieren auch, wenn wieder anfahrende Busse sich in den Verkehr eingliedern und dabei von den übrigen Verkehrsteilnehmenden zu spät bemerkt werden.

Unfallgefährdend sind darüber hinaus Verspätungen: Der damit einhergehende Kontrollverlust erzeugt Stress, weil die nächsten Verbindungen oder die geplanten Termine nicht eingehalten werden können. Dies hat zur Folge, dass sich die Betroffenen eher auf der Umorganisation der Route und weniger auf dem Straßenverkehr konzentrieren.



Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Bahnhöfe, Haltepunkte und Fahrzeuge sind die Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs. Verkehrssichere Haltepunkte steigern dessen Attraktivität. Unter infrastruktureller Perspektive können Haltepunkte dadurch weiter optimiert werden, dass:⁴

- sichergestellt wird, dass Haltestellen rechtzeitig erkannt werden,
- die Sichtbeziehung zwischen wartenden bzw. ein- oder aussteigenden Fahrgästen und den übrigen Verkehrsteilnehmern durch beispielsweise Parkverbote gewährleistet wird,
- Querungsstellen nahe der Halteposition eingerichtet werden, sodass Überschreiten-Unfälle vermieden werden,
- an Haltepunkten ausreichende Flächen für die Wartenden einerseits und den Radverkehr anderseits bereitgestellt werden und
- eine angepasste Führung des Radverkehrs Konflikte zwischen Rad Fahrenden und Wartenden bzw. Fahrgästen entschärft.

Auch wenn derartige Maßnahmen im Aufgabenbereich von Kommunen und Verkehrsbetrieben liegen, tragen Kooperationen von Unternehmen, örtlichen Verkehrsbetrieben und kommunaler Verwaltung häufig dazu bei, Verbesserungen zu realisieren. Dies können beispielsweise die Ausweitung von Warteflächen an Haltepunkten in Unternehmensnähe oder deren Verlegung zugunsten einer vereinfachten Erreichbarkeit sein.

Firmen und Betriebe können und sollten sich dafür engagieren, dass der öffentliche Verkehr als attraktiv wahrgenommen wird, denn die Förderung von Bussen und Bahnen kommt der Verkehrssicherheit ihrer Beschäftigten zugute. Bewährt hat sich unter anderem, dass Unternehmen,⁵

- ihre Dienstzeitenregelung und Besprechungskultur anpassen und auf Meetings am frühen Morgen und späten Abend verzichten, um nicht in die Hauptnutzungszeiten des ÖPNV zu fallen,
- betriebliche Mobilitätspläne anbieten, die die Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und die Routen von Bussen und Bahnen aufzeigen,
- potenzielle Defizite in der ÖPNV-Anbindung mit betrieblichen Mitteln wie Shuttlebussen, Fahrrädern oder Taxi-Gutscheinen ausgleichen und
- mit Job- oder Schnuppertickets dazu beitragen, eine Verkehrsmittelwahl zugunsten von Bussen und Bahnen zu initiieren.

Selbst sollte man genügend Zeit für den Weg einplanen, d. h. rechtzeitig zum Haltepunkt aufzubrechen und enge Anschlussverbindungen vermeiden. Immer wieder werden an Bus- und Straßenbahnhaltepunkten – möglicherweise aus Eile in Kauf genommene – Rotlichtverstöße von zu Fuß Gehenden festgestellt. An Straßenbahnhaltestellen kann der Anteil der „Rotläufer“ zwischen 10 und 30 % betragen.⁶

Darüber hinaus gilt es:

- die ausgewiesenen Warteflächen zu nutzen und kritisch zu prüfen, ob der eigene Standpunkt nicht zu nah an den Verkehrsflächen des Rad- oder gar des Autoverkehrs gewählt ist,
- bei der Annäherung des Busses an den Haltepunkt dessen Einschwenkbereich zu berücksichtigen und ebenso darauf zu achten, nicht im toten Winkel des Busses zu stehen,
- bei Schnee und Glätte neben vereisten Warteflächen einzukalkulieren, dass das Anfahren des Busses an die Haltestelle witterungsbedingt gestört und beim Ein- und Aussteigen Stolpergefahr besteht,
- beim Ein- und Aussteigen auf den umgebenden Rad- sowie den Autoverkehr zu achten sowie
- keinesfalls direkt nach dem Aussteigen vor oder hinter dem Fahrzeug die Fahrbahn zu überqueren. Diese Situation ist für zu Fuß Gehende sowie für die Auto Fahrenden sehr schwer zu überblicken. Auch eine beim Aussteigen noch per Lichtzeichen gesperrte Fahrbahn kann jederzeit für den Fahrverkehr wieder frei werden.

Können Sie auf Ihr Motorrad oder Auto verzichten?

Lassen Sie sich unter dem Motto „Umdenken und Umsteigen“ auf einen Test ein: Nutzen Sie für eine Woche Busse und Bahnen, oder vielleicht sogar das Rad. Testen Sie, ob und zu welchen Zeiten es gut und wann weniger gut funktioniert.

Vielleicht gibt es Alternativen zu Ihrer bisherigen Verkehrsmittelwahl, die Sie so noch nicht im Blick hatten.

Weitere Informationen

¹ Allianz pro Schiene (2020, Hrsg.). Unfallgefahr ist in Zügen am geringsten. Aktueller Sicherheitsvergleich zeigt deutlich höheres Risiko in Pkws und Bussen. Pressemitteilung vom 29.12.2020. Berlin. Verfügbar unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/unfallgefahr-ist-in-zuegen-am-geringsten/>

² Statistisches Bundesamt (Destatis) (2017, Hrsg.). Erwerbstätige nach Stellung im Beruf, Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2016 in Prozent. Wiesbaden. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstätigkeit/Tabellen/pendler1.html>

³ Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2020, Hrsg.). Verkehrssicherheit an Haltestellen des ÖPNV. Forschungsbericht Nr. 63. Berlin. Verfügbar unter https://m.udv.de/sites/default/files/tx_udvpublications/fb_63_oepnv-haltestellen_2.pdf

⁴ Baier, R. et al. (2007). Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bericht M 190. Bergisch Gladbach. Verfügbar unter https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-m/2007-2004/m190.html

⁵ BKK BV, DGUV, AOK-BV, vdek (2013, Hrsg.). iga.report 25. Arbeitsbedingte räumliche Mobilität und Gesundheit. Initiative Gesundheit & Arbeit (iga). Verfügbar unter https://www.iga-info.de/fileadmin/redakteur/Veroeffentlichungen/iga_Reporte/Dokumente/iga-Report_25_raeumliche_Mobilitaet_Gesundheit.pdf

⁶ Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2019, Hrsg.). Verkehrssicherheit an Haltestellen des ÖPNV. Unfallforschung kompakt, Nr. 95. Berlin. Verfügbar unter https://udv.de/sites/default/files/tx_udvpublications/udv_uko95_web_191216.pdf



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: Pixabay, VKM

© BGHW, DVR, 2021

Autor:

Ulrich Süßner (BGHW)