



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Zu Fuß zur Arbeit

Einleitung

Der Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort kann zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Pedelec, mit dem motorisiertem Zweirad oder dem Pkw sowie mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Auch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, etwa „Bike-and-Ride“, ist denkbar. Derzeit gehen knapp ein Zehntel der erwerbstätigen Personen ausschließlich zu Fuß

zur Arbeit.¹ Da der Fußverkehr als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) essenziell ist, dürfte die Zahl der zu Fuß Gehenden insgesamt größer ausfallen. Schließlich nutzen etwa 15 % der Erwerbstätigen Bus, U-Bahn, Straßenbahn, Eisenbahn oder S-Bahn für ihren Arbeitsweg.



Gefährdungen

Als „Verkehrsteilnehmende ohne Knautschzone“ sind zu Fuß Gehende im Straßenverkehr besonders gefährdet: 2020 verunglückten in Deutschland insgesamt 23.482 Fußgängerinnen und Fußgänger, davon 376 tödlich.²

Unfallanalysen deuten an, dass Fußgängerunfälle häufig von Pkw verursacht werden. In diesen Fällen liegen die Fehler beim Abbiegen von Pkw, in falschem Verhalten beim Ein- bzw. Aussteigen, in der Nichtbeachtung der Vorfahrt von zu Fuß Gehenden sowie in Fehlern beim Einfahren in den fließenden Verkehr. Die häufigsten Unfallursachen von zu Fuß Gehenden selbst bilden das Überqueren der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, das plötzliche Hervortreten hinter Hindernissen sowie Rotlichtverstöße.³



Individuelle Handlungsmöglichkeiten

Um sich möglichst ohne Gefahr im Straßenverkehr bewegen zu können, sollten zu Fuß Gehende folgendes beachten:

- Definierte Querungsstellen, die anderen Verkehrsteilnehmenden anzeigen, dass mit Fußverkehr zu rechnen ist, bieten mehr Sicherheit beim Überqueren von Straßen. Schlecht einsehbare Stellen, etwa zwischen geparkten Fahrzeugen oder hinter Sichthindernissen, sind als Überweg ungeeignet.
- Zu Fuß Gehende sollten immer einkalkulieren, dass sie sich ggf. in einem „toten Winkel“ aufhalten und Fahrende abbiegender Fahrzeuge sie in diesen nicht einsehbaren Bereichen übersehen können. Besonders ausgeprägt sind „tote Winkel“ bei Lkw und Bussen.
- Riskante Überquerungsversuche, um gerade abfahrende Busse oder Bahnen zu erreichen, bilden eine Hauptunfallursache und sollten unterbleiben.
- Rotlichtverstöße gelten für zu Fuß Gehende subjektiv häufig als Lappalie. Dennoch ist und bleibt Gehen bei Rot gefährlich und wird zudem juristisch verfolgt.
- Auch wenn der Fokus von Fußgängerinnen und Fußgängern auf der Beachtung des Fahrzeugverkehrs und der Straße liegt: Vorsicht beim Überschreiten von Radwegen. Beim Überqueren einer Straße muss auch mit Rad Fahrenden gerechnet werden.
- Da zu Fuß Gehende – insbesondere in der dunklen Jahreszeit – oft nicht rechtzeitig gesehen werden, sollten sie sich sichtbarer machen. Helle Kleidung ist auffällig. Noch wirksamer sind reflektierende Materialien als Teil der Kleidung oder zusätzliche Reflexbänder oder „Blinkies“.
- Heute gehört es zum Straßenbild, dass zu Fuß Gehende während des Gehens ihr Smartphone und/oder ihre Kopfhörer verwenden. Durch diese zusätzlichen Tätigkeiten fehlt ihnen aber die Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen. Dadurch werden die Fußgängerinnen und Fußgänger massiv vom Verkehrsgeschehen abgelenkt oder können es akustisch nicht wahrnehmen. Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden oder auch das Stolpern über Hindernisse sind die Folge.
- Ungeeignetes Schuhwerk kann zu einer hohen Rutsch-, Sturz- und Stolpergefahr beim Gehen führen. Dies trifft vor allem in der kalten Jahreszeit zu.

Infrastrukturelle Maßnahmen

Damit der Weg zur Arbeit – oder zumindest ein Teil davon – zu Fuß zurückgelegt werden kann, sind attraktive Fußverkehrsnetze erforderlich. Deren Erhalt, Ausbau oder Herstellung obliegt den Städten und Gemeinden. Unternehmen, Firmen und Betriebe können ihrerseits die Bemühungen der Stadt- und Verkehrsplanung damit flankieren, dass sie beispielsweise:

- ein engmaschiges Fußwegnetz dadurch unterstützen, dass sie im unmittelbaren Bereich des Betriebes Flächen freigeben, die zur Anlage von neuen Gehwegen oder deren Verbesserung genutzt werden können.
- durch den Ausbau vorhandener Abkürzungen und Trampelpfaden hin zu Gehwegen dazu beitragen, direkte Verbindungen zu schaffen.
- sich für eine überschaubare Gestaltung und – wo nötig – Wegweisung engagieren, um Umwege und Zeitverluste zu vermeiden. Stichworte sind hier: Begreifbarkeit der Wegführung, Wegweiser oder Informationssysteme zu wichtigen Zielen, Haltestellen und Parkieranlagen.
- die betrieblichen Wege möglichst so führen, dass Quermöglichkeiten ohne Umwege erreichbar sind, so dass ungesicherte Querungen an gefährlichen Stellen unterbleiben.
- die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten so beeinflussen, dass zumindest ein Teil des Weges zur bzw. von der Arbeit sicher zu Fuß zurückgelegt werden kann (etwa durch Schnuppertickets oder Zuschüsse zum Jobticket, durch die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen oder privilegierter Stellplätze für Radverkehrsnutzende).

Geht es vielleicht doch? Checken Sie Ihre Wege!

Für eine Strecke von 2,5 Kilometern benötigt man zu Fuß etwa eine halbe Stunde. Mit dem Rad ist man in rund 10 Minuten am Ziel. Das Auto ist kaum schneller.

Machen Sie Ihren persönlichen Test und vergleichen Sie, wie viel Zeit Sie mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf Ihren persönlichen Kurzstrecken benötigen! Vielleicht gibt es Alternativen zu Ihrer bisherigen Verkehrsmittelwahl.



Weitere Informationen

¹ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2017, Hrsg.). Erwerbstätigkeit. Berufspendler. Erwerbstätige nach Stellung im Beruf, Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2016 in %. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html>

² Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verletzte bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html>

³ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Getötete bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-fahrzeugart.html>

⁴ Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2013, Hrsg.). Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. Reihe Unfallforschung kompakt, Nr. 19. Berlin. Verfügbar unter <https://m.udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/inneroertliche-unfaelle-fussgaengern-und-radfahrern>

Allianz AG (2019, Hrsg.). Sicher zu Fuß. Mobilität und Sicherheit von Fußgängern. Unterföhring. Verfügbar unter https://azt-automotive.com/_Resources/Persistent/2da50ad5bc95a880ddb839bd98dfc2101d100a5/Allianz_Studie_Sicher_zu_Fu%C3%9F_2019.pdf

Ortlepp, J. (2014). Fußgänger im Unfallgeschehen. Vortrag auf dem 1. Deutschen Fußverkehrskongress in Wuppertal, 15./16.09.2014. Verfügbar unter https://www.fuko.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/fuko/images/Dokumentation/Fu%C3%9Fg%C3%A4nger-im-Unfallgeschehen_Ort_3.pdf

UK/BG/DVR (2018, Hrsg.). Schwerpunktaktion. Abgelenkt? ... bleib auf Kurs! Broschüre. Berlin. Verfügbar unter <https://www.abgelenkt.info/download/broschuere-abgelenkt-2018.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

Autor:

Ulrich Süßner (BGHW)

Layout | Satz | Redaktion:

VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

Bildnachweis:

© Jürgen Fälcble
- stock.adobe.com, PublicDomain-
Pictures | Pixabay, DVR, StockSnap |
Pixabay

© BGHW, DVR, 2021