

# Radverkehrssicherheit in Bonn

## Die Perspektive der Radfahrenden

### 1. Einleitung

Gefahrenstellen, Unattraktivität und Luftverschmutzung sind nur einige Begriffe, die man mit dem Fahrrad fahren in Bonn verbindet. Dass die Verkehrssituation für Radfahrende wohl kaum sicher und angenehm ist, weiß jede/r RadfahrerIn. Doch was genau führt dazu, dass wir uns unsicher fühlen? Und hat das einen Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten? Nehmen wir zum Beispiel Umwege in Kauf, um sicherer ans Ziel zu kommen aber dafür länger zu brauchen? Steigen wir manchmal bewusst auf ein anderes Verkehrsmittel um, um uns sicherer zu fühlen oder verbieten unseren Kindern das Rad fahren, weil es zu gefährlich ist?

Diese Fragen stelle ich mir, denn (Un-)Sicherheit im Radverkehr hat viele Auswirkungen – auf den städtischen Verkehr direkt, auf unser Wohlbefinden und auf nachfolgende Generationen. Die Fragen möchte ich mit Hilfe empirischer Methoden beantworten und daraus Handlungsempfehlungen für die Stadt Bonn erstellen.

### 2. Forschungsstand

Während die Verkehrsunfallzahlen in Deutschland insgesamt abnehmen, blieb die Zahl der Fahrradunfälle in den letzten Jahren konstant (ADAC 2018). In Bonn waren im Jahr 2018 34,2% der Verletzten bei Verkehrsunfällen Radfahrende. Die Zahl der Leichtverletzten (597) überzog dabei gegenüber jener der Schwerverletzten (129). Tödliche Unfälle hat es zwei gegeben, genauso viele wie im Vorjahr. Verglichen zu 2017 hat die Zahl der Fahrradunfälle in Bonn insgesamt zugenommen, wie es jedoch im Vergleich zu den Vorjahren und die Entwicklung insgesamt aussieht, soll in der Bachelorarbeit ausführlicher analysiert werden (s. Methodenteil) (Polizei Nordrhein-Westfalen Bonn 2018).

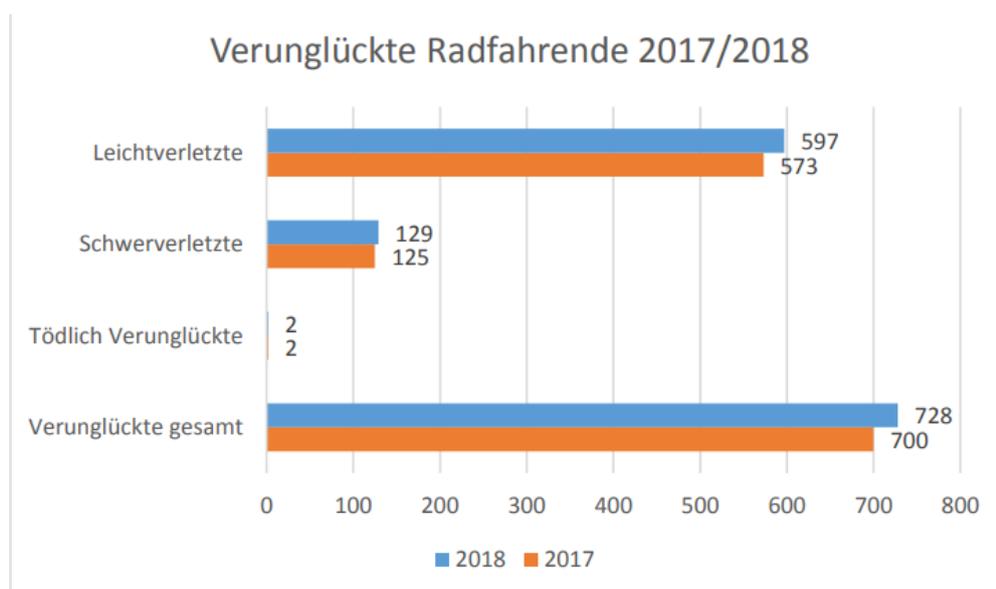


Abb. 1: Verunglückte Fahrradfahrende in Bonn im Vergleich 2017-2018

Die Stadt Bonn gibt auf ihrer Homepage bekannt, dass hinsichtlich der Sicherheit im Fahrradverkehr beispielsweise präventive Aktionen der Polizei in Bonner Kindergärten und Schulen stattfinden. Außerdem gehören Geschwindigkeitskontrollen und Überprüfungen zur Fahrtüchtigkeit von Rädern zur Vorsorge. Zudem soll der Arbeitskreis zur Radverkehrsinfrastruktur bei der Ausgestaltung von Radverkehrsführungen Sicherheitsaspekte mit in die Planung einbeziehen. Ansonsten besteht ein Großteil der Arbeit aus der Analyse von Radverkehrsunfällen, die dabei helfen soll, Unfallschwerpunkte zu beseitigen (Stadt Bonn 2015). Ob und inwieweit diese Maßnahmen umgesetzt werden, ist jedoch zumindest dadurch anzweifelbar, dass die Internetseite zuletzt im April 2015, also vor fast vier Jahren, aktualisiert wurde.

Des Weiteren wurde im Zuge der Aktion „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ das Ziel gesteckt, die Unfallhäufungsstellen von sieben auf null und die Zahl der verunglückten RadfahrerInnen auf mindestens 350 bis zum Jahr 2020 zu senken. Betrachtet man die Statistik der Stadt Bonn, die diesem gesteckten Ziel zu Grunde liegt, erscheint diese Aufgabe realistisch. Bei genauerer Recherche stieß ich jedoch auch auf die Unfallstatistik der Polizei Bonn, die sehr viel höhere Werte aufzeigt. Für die Jahre 2004 bis 2009, die sich durch diese beiden Statistiken vergleichen lassen, unterscheiden sich die Werte jedes Jahr um ca. 150 Personen. Es wäre interessant, in der Bachelorarbeit herauszufinden, wieso sich diese Werte unterscheiden.



Abb. 2: Verunglückte Radfahrer in Bonn 2000-2010 (Quelle: Bundesstadt Bonn 2010)

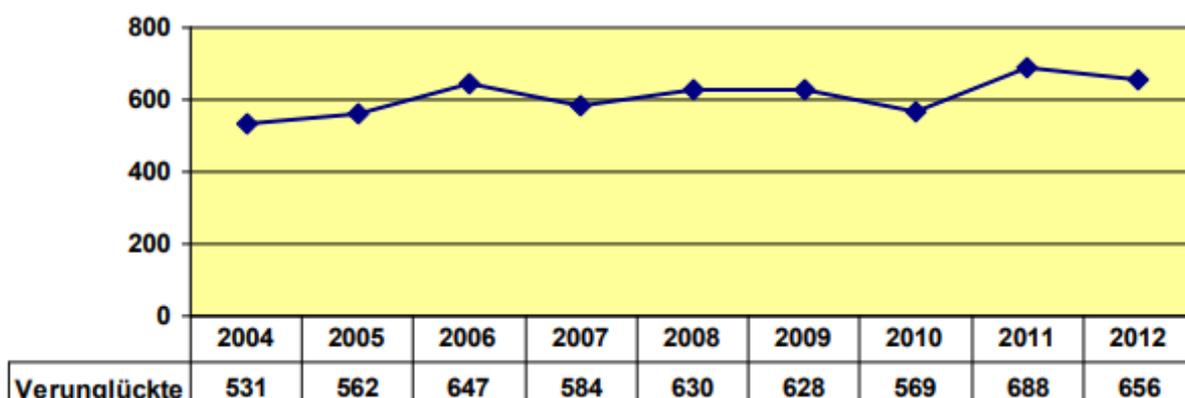


Abb. 3: Langzeitvergleich verunglückter Radfahrer (Quelle: Polizei NRW Bonn 2013)

Unfallgegner von Radfahrenden sind zu 75% Pkw, LKW oder Busse. In 51% der Fälle sind die FahrzeugführerInnen die Hauptverursacher des Unfalls, z.B. durch „nicht angepasste Geschwindigkeit“, „falsche Straßenbenutzung“ oder „Nichtbeachtung der Vorrangregelung“ (Bundesstadt Bonn 2010).

Meiner Meinung nach wird von der Stadt bisher nicht genügend unternommen, um die Fahrradverkehrssicherheit in Bonn zu erhöhen. Vor allem ist ersichtlich, dass die Aktionen, die unternommen werden, oft auf die Fahrradfahrenden ausgerichtet sind und weniger auf Kfz-Lenker, wobei diese in der Hälfte der Fälle die Hauptschuld tragen. Zudem werden Gefahrenstellen erst nach sich häufenden Unfallgeschehen angegangen. Daher möchte ich die Befragung (s. Methodenteil) darauf ausrichten, potenzielle Gefahrenstellen schon im Vorhinein zu identifizieren. Daher ergeben sich folgende **Forschungsfragen**:

- a) Wie sicher fühlen sich Fahrradfahrende in Bonn?
- b) Welche Gegebenheiten führen dazu, dass sich Radfahrer unsicher fühlen?
- c) Durch welche Umgestaltungsmaßnahmen würden sich Radfahrende sicherer fühlen?
- d) Welchen Einfluss hat der Sicherheitsaspekt auf das Mobilitätsverhalten von Radfahrenden?

### 3. Methodik

Methodisch soll vor allem mit einer Online-Umfrage gearbeitet werden, die alle vier Forschungsfragen abdeckt. Des Weiteren möchte ich ein Experteninterview führen, gerne mit einer/einem Fahrradbeauftragten der Stadt Bonn. Außerdem sollen Polizei- bzw. Unfallberichte ausgewertet werden, um die Unfallentwicklung in Bonn zu bewerten. Auch der Abschlussbericht des Bonner Rad-Dialoges, ein Beteiligungsverfahren zum Radverkehr aus dem Jahr 2018, könnte in Betracht gezogen werden. Unterstützt wird die Arbeit außerdem durch Literaturrecherche.

#### 3.1 Online-Umfrage

Für die Beantwortung obengenannter Forschungsfragen soll vor allem eine Befragung mittels Fragebogen Aufschluss geben. Die Fragen sollen kompakt formuliert werden, sodass er innerhalb von 10-15 Minuten vollständig ausgefüllt werden kann. Da das Layout der Fragen und Antwortmöglichkeiten flexibel sein soll, erscheint mir eine computergestützte Variante am sinnvollsten.

Wichtig ist außerdem, sich im Vorfeld genau zu überlegen, wie und wo die Befragung publiziert werden soll, um möglichst viel Rücklauf zu bekommen. Da der Hauptwohnsitz der Befragten nicht ausschlaggebend für die Mobilität dieser Person sein muss, muss dieser nicht zwingend im Stadtgebiet Bonn liegen. Wichtig ist, dass die Alltagsmobilität der befragten Person im Stadtgebiet Bonn stattfindet. Die Grundgesamtheit wird der Einfachheit halber dennoch auf die Einwohnerzahl Bonns festgelegt und liegt somit bei 327.919 (Stand: 31.12.2017) (Bundesstadt Bonn Statistikstelle 2018). Das bedeutet, dass der Rücklauf bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 10% 271 ausgefüllte Fragebögen, bei 5% 384 und bei 1% 663 umfassen müsste. Erstrebenswert ist somit definitiv ein Stichprobenumfang von mindestens 271,

wünschenswert einer von 384 befragten Personen. Im Hinblick auf den großen Stichprobenumfang ist eine Online-Umfrage die einzige zeitlich machbare Befragungsform.

### 3.2 ExpertInneninterview

Das Interview soll vor allem Aufschluss darüber geben, was die Stadt bereits unternimmt, um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen bzw. was sie nicht unternimmt und welche Hürden dabei zu überwinden sind. Es gibt drei Radverkehrsbeauftragte bei der Stadt Bonn, die dafür angefragt wurden. Eine Zusage zur Kooperation steht allerdings noch aus.

### 3.3 Verkehrsunfallstatistiken

Die tatsächlichen Zahlen zu Verkehrsunfällen und deren Entwicklung sollen Aufschluss über die Sicherheit von Radfahrenden. Um die Werte quantifizieren zu können, müssen sie mit nationalen Verkehrsunfallzahlen verglichen werden. Die Entwicklung der Zahlen und der Vergleich zu anderen Städten oder zum landes- oder bundesweiten Durchschnitt soll Aufschluss über die Entwicklung der Radverkehrssicherheit in Bonn geben.

## Literaturverzeichnis

ADAC (2018): 2018 mehr Menschen bei Verkehrsunfällen getötet. Abrufbar unter: [www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/bilanz-verkehrstote/](http://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/bilanz-verkehrstote/) (letzter Aufruf 24.01.2019)

Polizei Nordrhein-Westfalen Bonn (2018): Verkehrsunfallstatistik 2018. Tischvorlage zur Pressekonferenz am 27.02.2019. Abrufbar unter: [bonn.polizei.nrw/artikel/polizeiliche-verkehrsunfallstatistik-4](http://bonn.polizei.nrw/artikel/polizeiliche-verkehrsunfallstatistik-4) (letzter Aufruf: 07.03.2019)

Bundesstadt Bonn Statistikstelle (2018): Bevölkerung in der Bundesstadt Bonn am 31.12.2017. Abrufbar unter: [https://www2.bonn.de/statistik/dl/ews/Bevölkerungsstatistik\\_2017.pdf](https://www2.bonn.de/statistik/dl/ews/Bevölkerungsstatistik_2017.pdf) (letzter Aufruf: 29.01.2019)

Bundesstadt Bonn (2010): Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs. (AB Stadtverkehr GbR) Bonn. Abrufbar unter: [www.bonn.de/umwelt\\_gesundheit\\_planen\\_bauen\\_wohnen/radverkehr/projekte/fahrradhauptstadt\\_2020/index.html?lang=de](http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/radverkehr/projekte/fahrradhauptstadt_2020/index.html?lang=de) (letzter Aufruf: 08.03.2019)

Stadt Bonn (2015): Projekt: Radverkehrssicherheit. Abrufbar unter: [www.bonn.de/umwelt\\_gesundheit\\_planen\\_bauen\\_wohnen/radverkehr/projekte/radverkehrssicherheit/index.html?lang=de](http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/radverkehr/projekte/radverkehrssicherheit/index.html?lang=de) (letzter Aufruf: 08.03.2019)