

Wirksamkeit der Fahrradstaffel in Berlin Mitte Finale Evaluationsergebnisse

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Pressegespräch

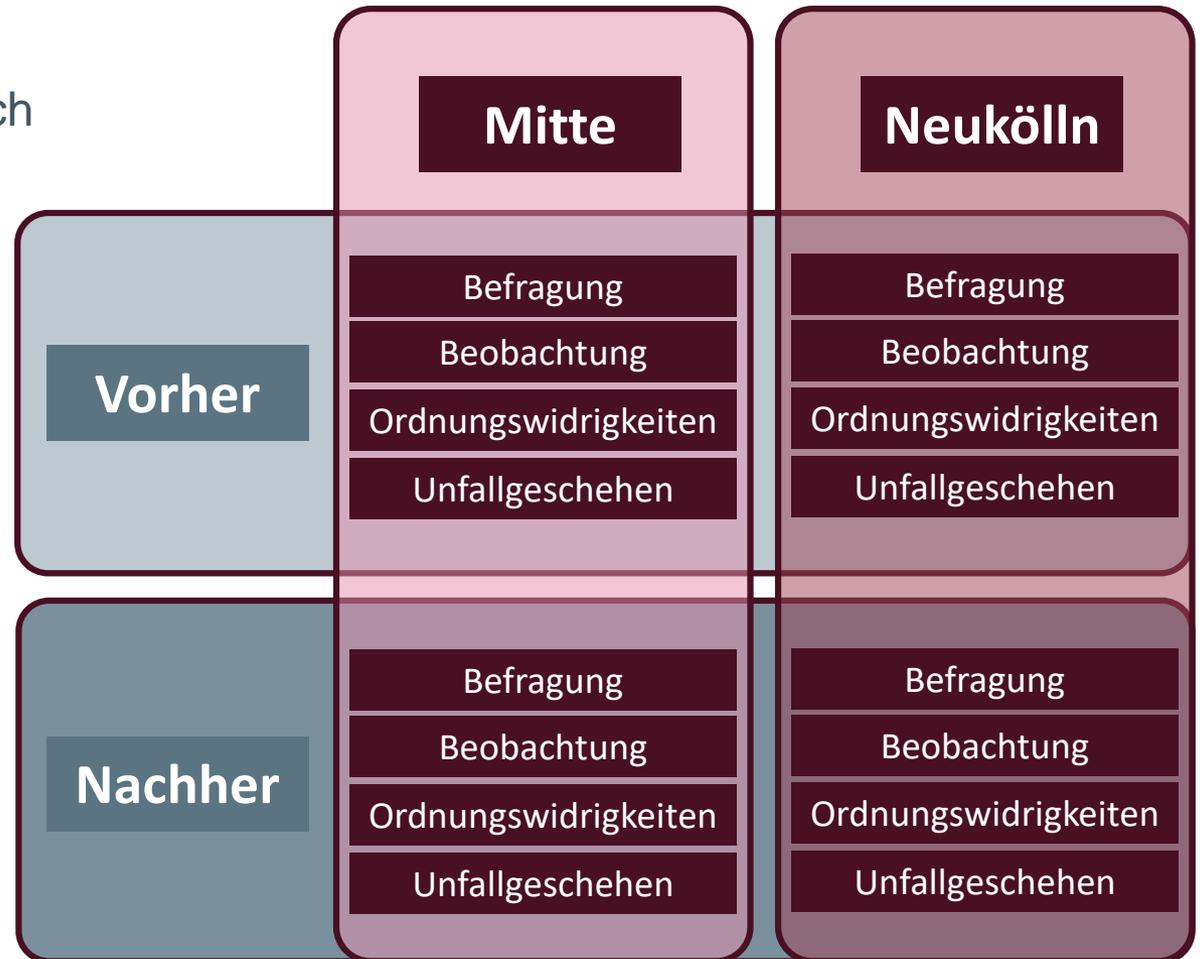
Berlin, 09. November 2017



Methodik

Vorgehensweise

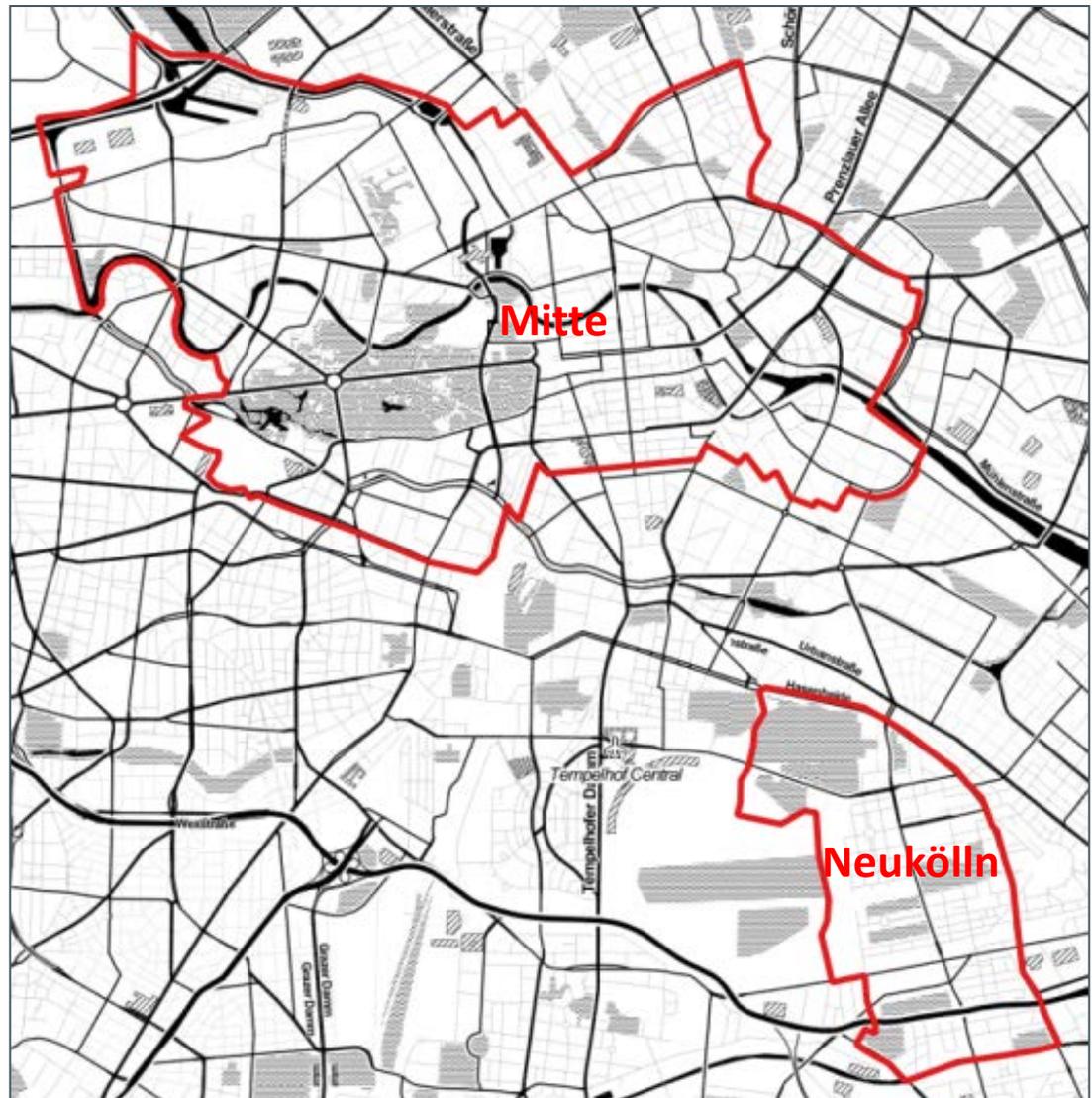
- Vorher/ Nachher-Vergleich mit Kontrollgruppe



Methodik

Untersuchungsgebiete

- „Mitte“
Polizeiabschnitte 31-34
- „Neukölln“
Polizeiabschnitt 55



Methodik

Befragung und Beobachtung von Verkehrsteilnehmern

- An 3 Stellen in Mitte:
 - Unter den Linden/ Neustädtische Kirchstraße
 - Leipziger Straße/ Mauerstraße
 - Potsdamer Platz
- An 3 Stellen in Neukölln:
 - Kottbusser Brücke/ Kottbusser Damm (Ri. Hermannplatz)
 - Kottbusser Damm/ Bürknerstraße
 - Hermannplatz/ Sonnenallee
- Vorher-Befragung/ Beobachtung: Juni 2014
- Nachher-Befragung/ Beobachtung: November 2014, Juni 2016 und Juni 2017

Methodik

Auswertung von Ordnungswidrigkeiten und Unfällen

- Unfälle
 - Vorher-Zeitraum Juli 2011 bis Juni 2014 (3 Jahre)
 - Nachher-Zeitraum August 2014 bis Juli 2017 (3 Jahre)
- Ordnungswidrigkeiten
 - Vorher-Zeitraum Juli 2013 bis Juni 2014
 - 1. Nachher-Zeitraum August 2014 bis Juli 2015
 - 2. Nachher-Zeitraum August 2015 bis Juli 2016
 - 3. Nachher-Zeitraum August 2016 bis Juli 2017
- Jeweils getrennt von und gegenüber Radfahrern

Befragung der Mitglieder der Fahrradstaffel

- Erfolgte Juli 2015, Oktober 2016 und Juli 2017

Methodik

Umfang der Untersuchungen

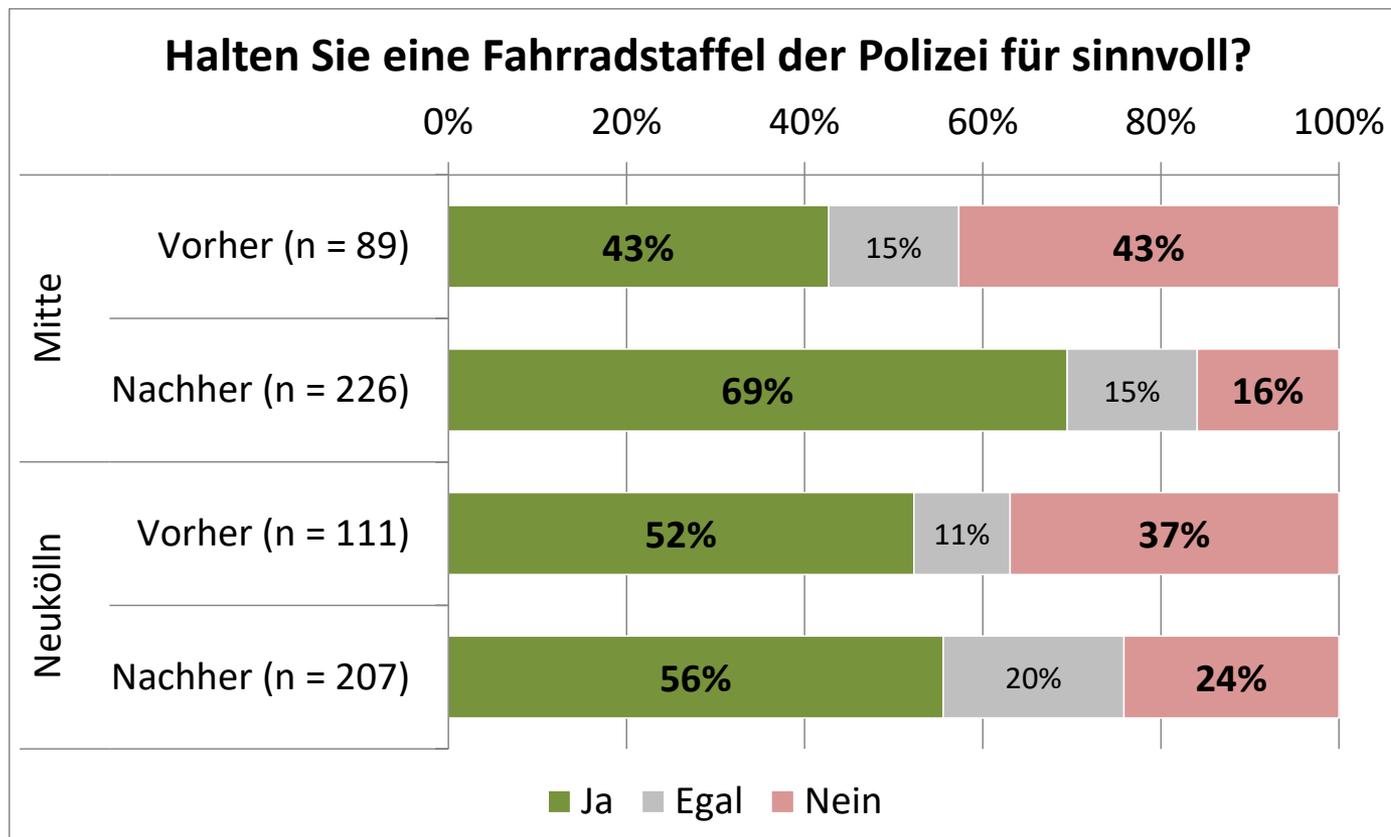
Untersuchungs-gegenstand	Vorher-Jahr(e)*	1. Jahr nachher	2. Jahr nachher	3. Jahr nachher	Gesamt
Befragte Verkehrsteilnehmer	205	130	153	150	638
Beobachtete Radfahrer	4.282	3.047	6.998	6.247	20.574
Untersuchte Ordnungswidrigkeiten	7.578	15.187	12.769	13.991	49.525
Untersuchte Radverkehrsunfälle	3.869*	1.461	1.278	1.312	7.920

* Unfalldaten über einen Vorher-Zeitraum von 3 Jahren

Ergebnisse Befragungen

Fahrradstaffel sinnvoll?

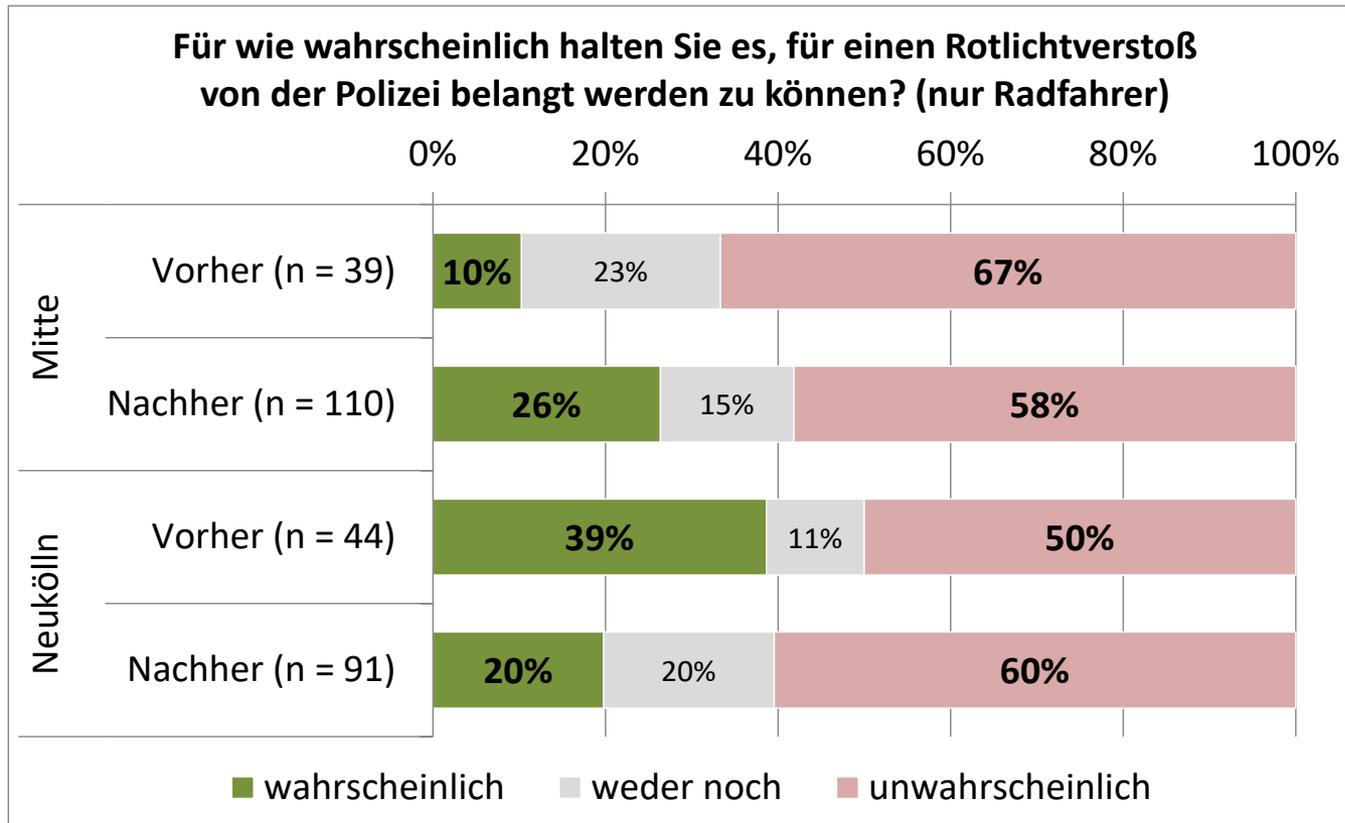
- Die Sinnhaftigkeit wird vor allem in Mitte klar erkannt



Ergebnisse Befragungen

Wirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer

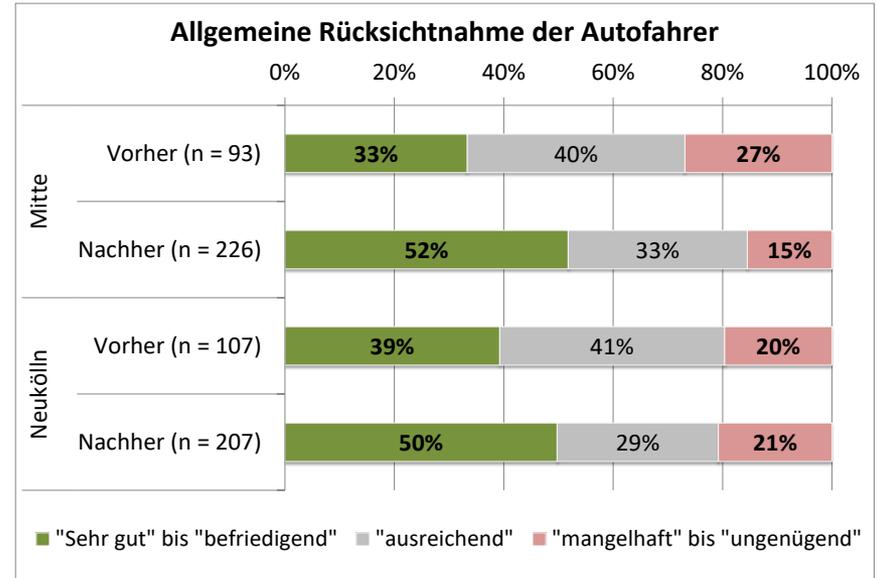
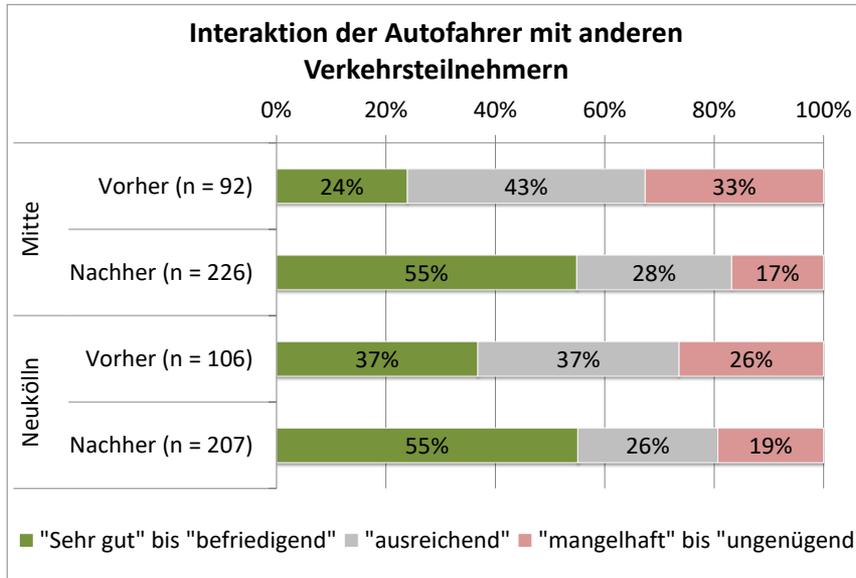
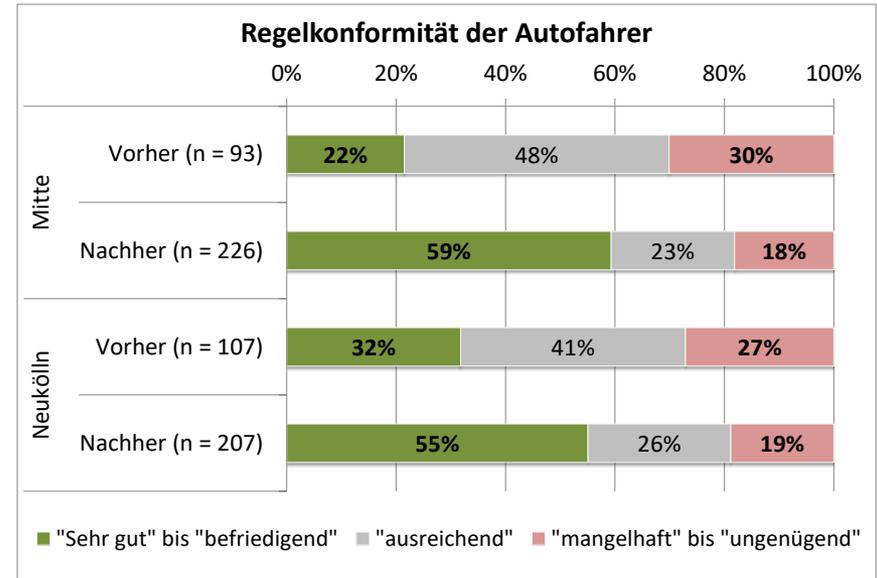
- Befürchtung der Radfahrer bei einer Rotfahrt erwischt zu werden steigt in Mitte, in Neukölln sinkt die Befürchtung dagegen



Ergebnisse Befragungen

Bewertung des Verhaltens von Autofahrern

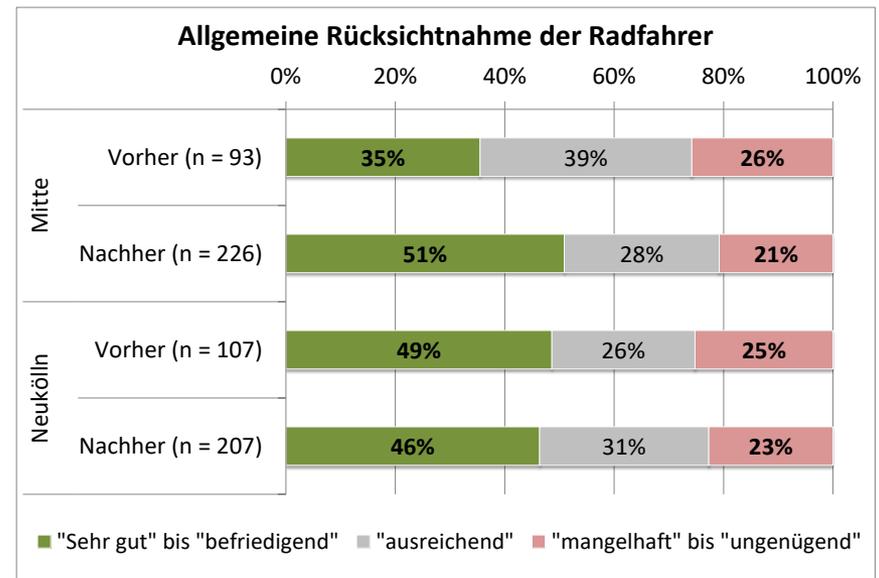
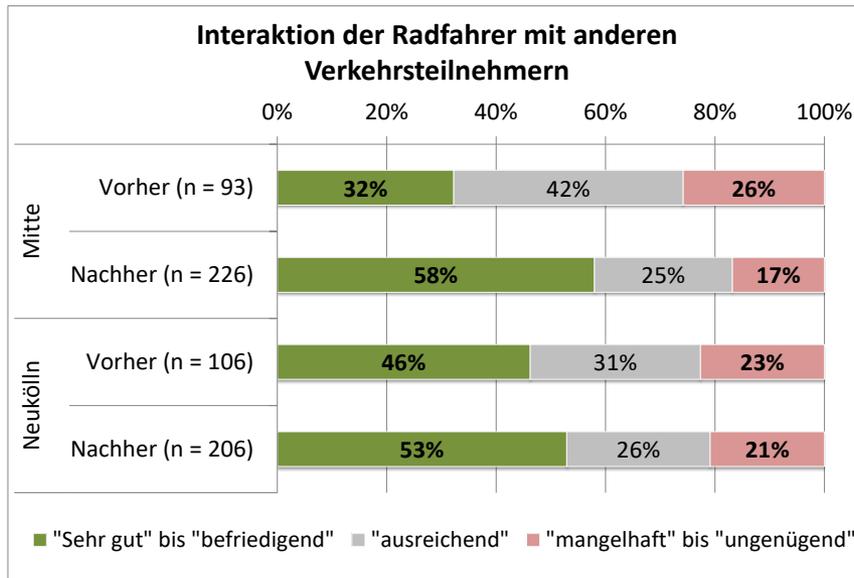
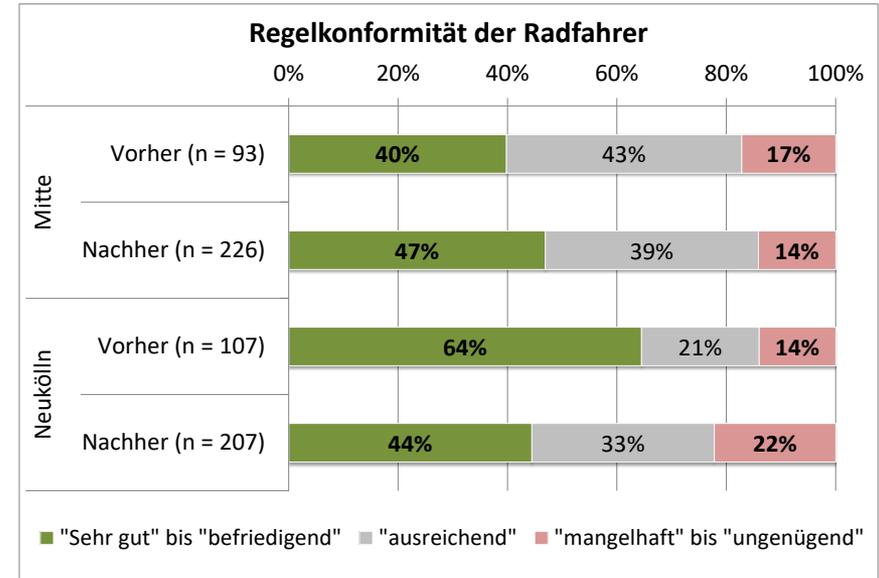
- Im dreijährigen Nachherzeitraum insgesamt bessere Bewertungen als ZUVOR



Ergebnisse Befragungen

Bewertung des Verhaltens von Radfahrern

- Im Nachherzeitraum Verbesserungen der Bewertungen in Mitte



Ergebnisse Beobachtungen

Starker Rückgang des Fehlverhaltens in beiden Bezirken

Anteil Radfahrer mit genanntem Fehlverhalten	Mitte (n = 8.786 Radfahrer)			Neukölln (n = 11.788 Radfahrer)		
	Vorher (n=1.551)	Nachher* (n=7.253)	Veränderung	Vorher (n=2.731)	Nachher* (n=9.057)	Veränderung
Lichtsignalanlage missachtet	17,3%	7,0%	-59%	12,4%	6,6%	-47%
Unerlaubte Nutzung der Gehwege	21,1%	10,9%	-48%	11,1%	4,6%	-58%
Radfahren in falscher Richtung	12,4%	5,2%	-58%	3,3%	1,6%	-52%
Telefonieren beim Radfahren	1,3%	0,4%	-70%	0,3%	0,1%	-73%
Abbiegen ohne Handzeichen**	78,9%	63,6%	-19%	72,8%	66,0%	-9%

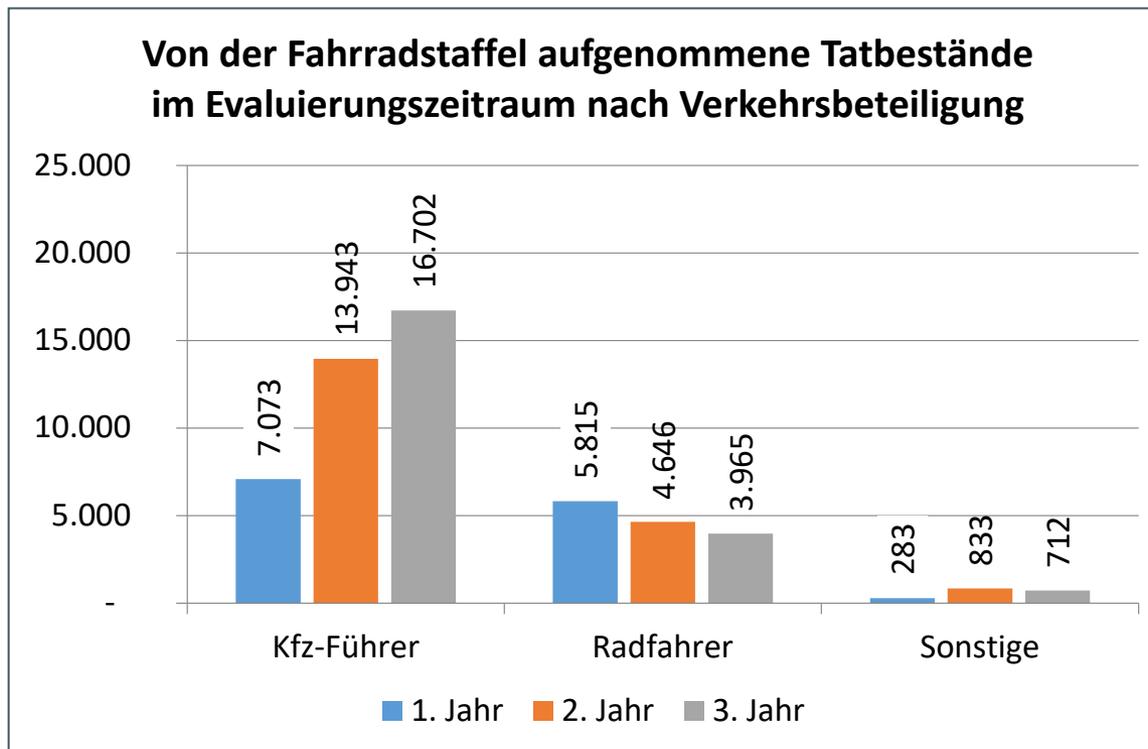
* Ermittelt über gesamten dreijährigen Evaluationszeitraum

** Bezogen auf abbiegende Radfahrer

Ergebnisse Ordnungswidrigkeiten (OWi)

Aufgenommene Tatbestände durch die Fahrradstaffel

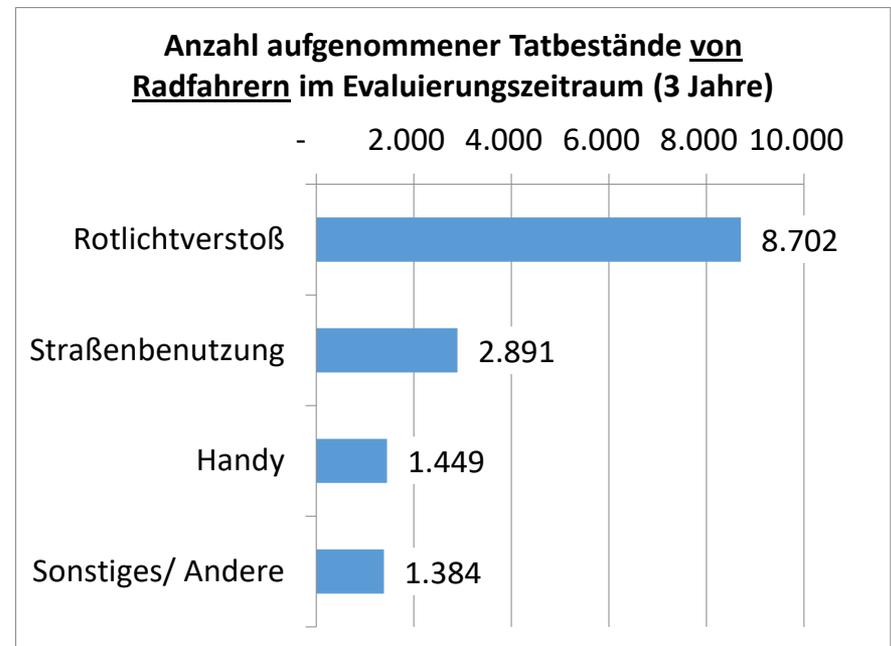
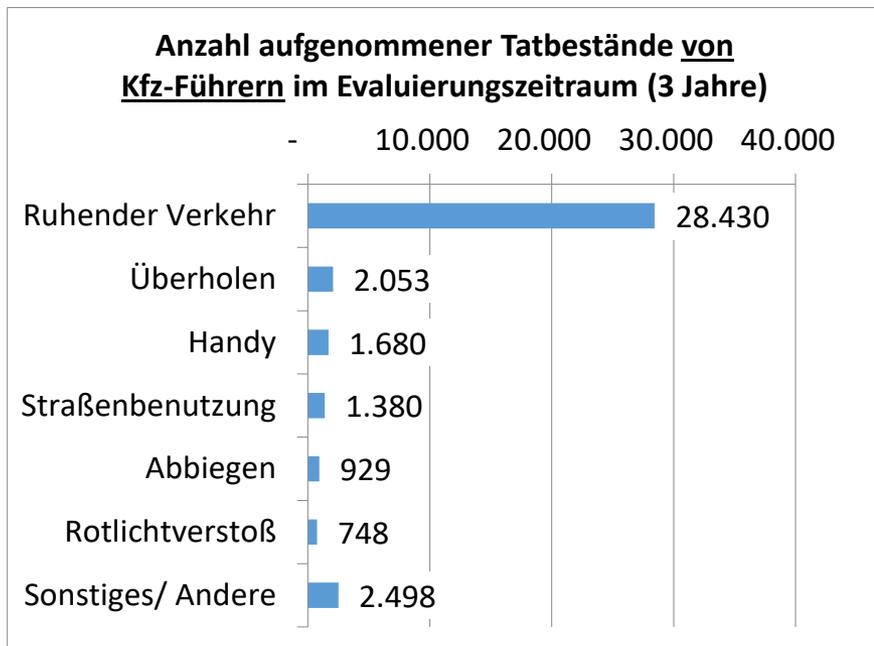
- Fahrradstaffel hat in den drei Jahren 53.972 Ordnungswidrigkeiten aufgenommen



Ergebnisse Ordnungswidrigkeiten (OWi)

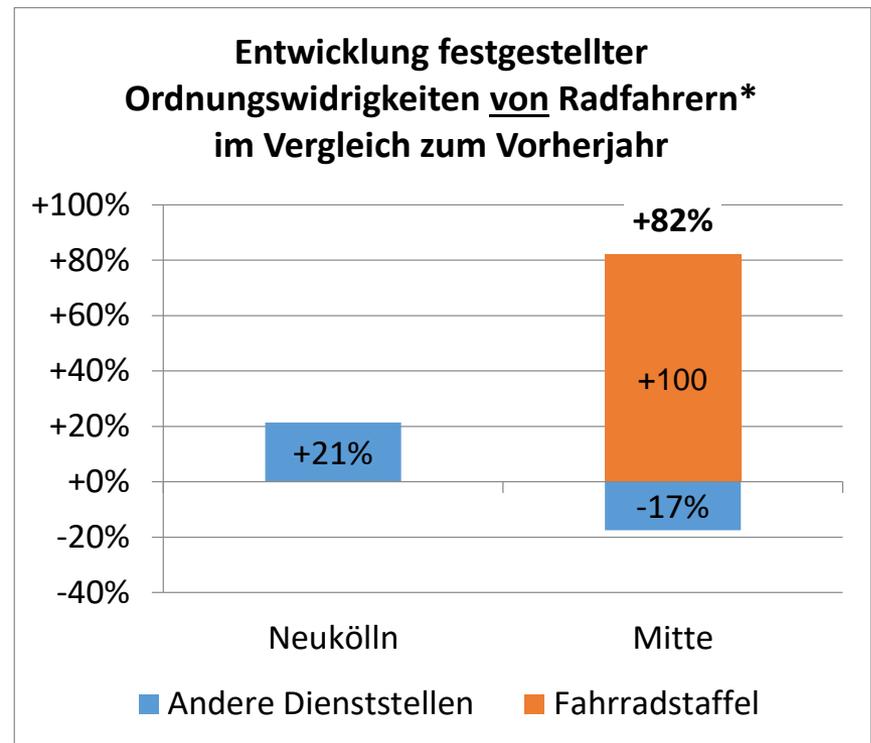
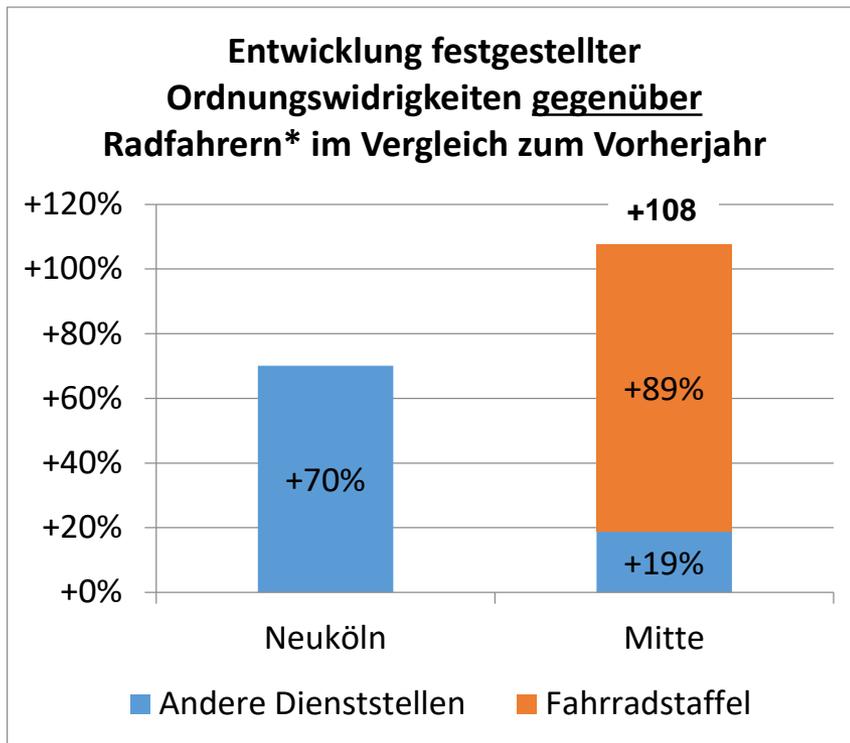
Eckdaten

- Aufnahme typischer Verstöße der Verkehrsteilnehmer



Ergebnisse Ordnungswidrigkeiten

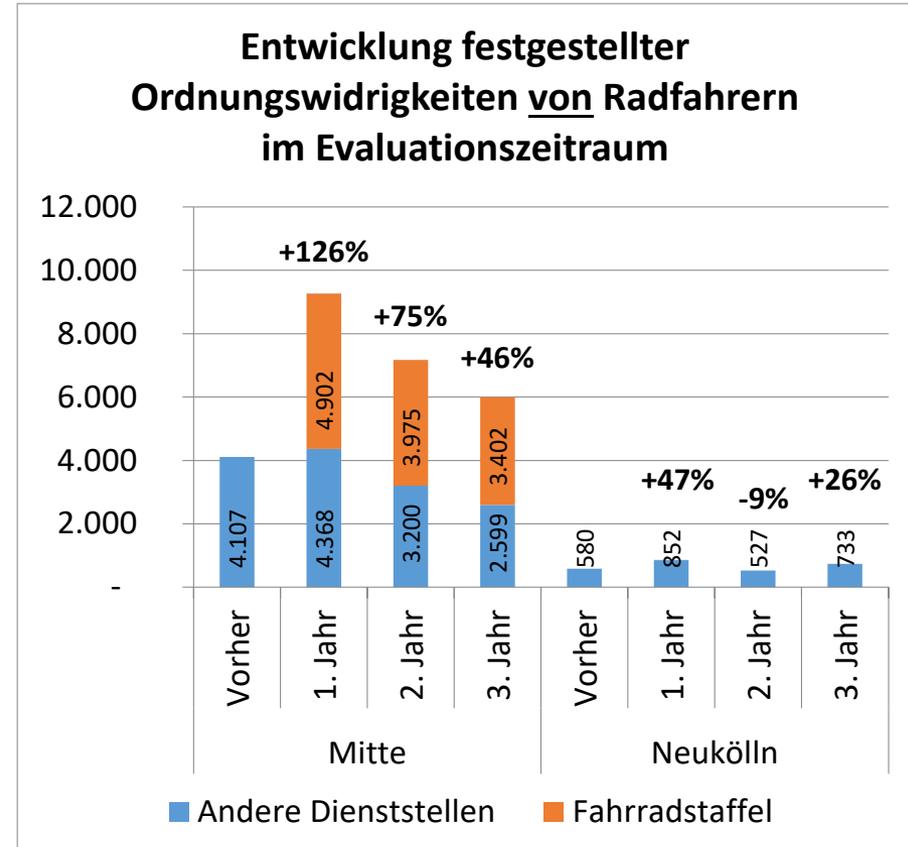
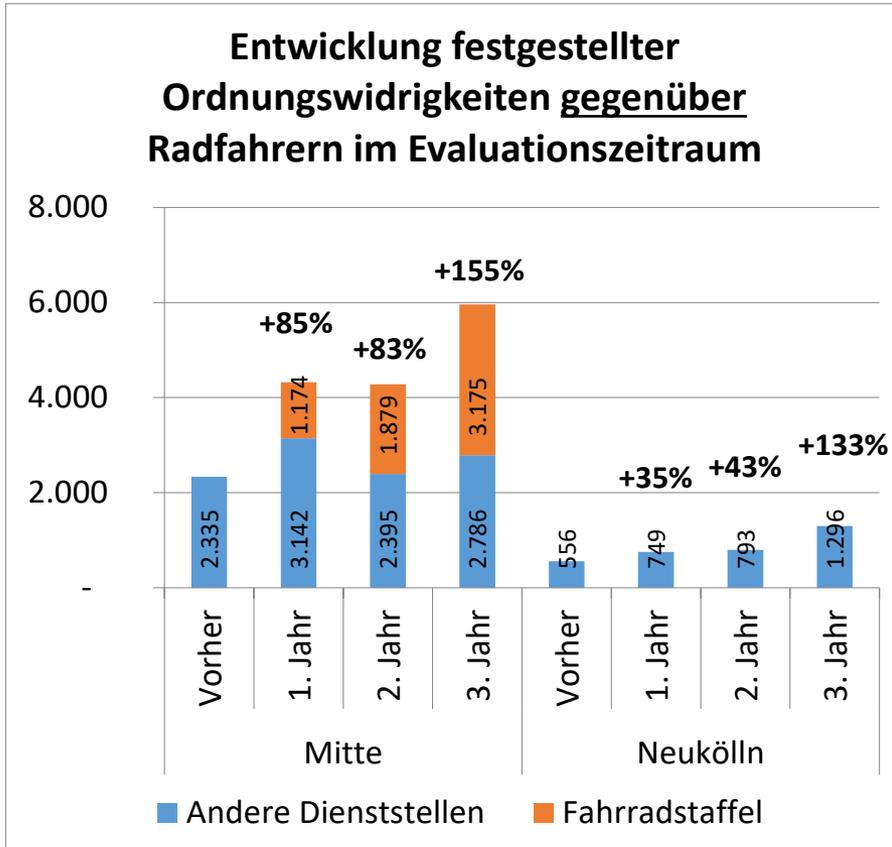
Hohe Steigerungsquoten für Tatbestände von und gegenüber Radfahrern



* Mittelwert über den dreijährigen Evaluationszeitraum

Ordnungswidrigkeiten nach Jahren

- Zuletzt vor allem Zuwachs bei OWI gegenüber Radfahrern (ruhender Verkehr)



Ergebnisse Unfallgeschehen

Entwicklung der Unfallzahlen im Dreijahresvergleich

- In beiden Gebieten mehr Unfälle mit und ohne Personenschaden
- Stärkerer Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden in Mitte

Entwicklung der Unfallzahlen im Radverkehr	Mitte			Neukölln		
	3 Jahre vorher	3 Jahre nachher	Veränderung	3 Jahre vorher	3 Jahre nachher	Veränderung
Unfälle	3348	3507	+4,7%	521	544	+4,4%
Unfälle mit Personenschaden	2330	2461	+5,6%	348	369	+6,0%
Unfälle mit schwerem Personenschaden	275	241	-12,4%	39	36	-7,7%

Mittelwerte über den gesamten dreijährigen Evaluationszeitraum

Ergebnisse Unfallgeschehen

Unfallauffällige Bereiche in Mitte auf Basis einer Dreijahreskarte

- 67 Bereiche mit mindestens 5 Radverkehrsunfällen mit Personenschaden im 3-Jahreszeitraum vor der Einführung
- 28 % aller Radverkehrsunfälle mit Personenschaden fanden hier statt

Vergleich 3 Jahre Vorher / 3 Jahre Nachher in diesen Bereichen

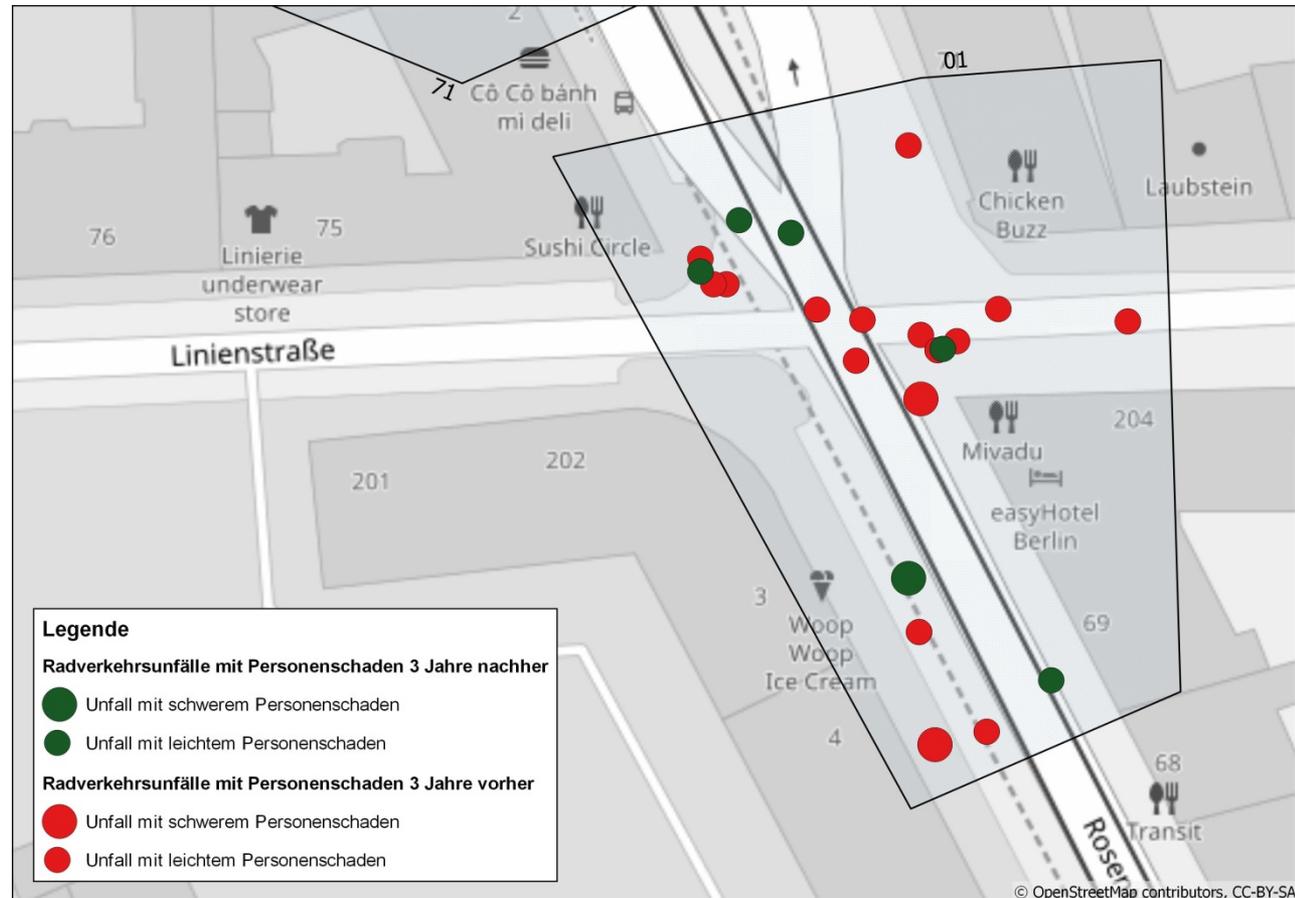
- Rückgang der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden - 20%
 - insbesondere der von Radfahrern verursachten Unfälle (- 29%)
- Rückgang der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden - 45%
 - insbesondere der von Radfahrern verursachten Unfälle (- 54%)
- In 50 Bereichen (75%) weniger Radverkehrsunfälle mit Personenschaden

Ergebnisse Unfallgeschehen

Entwicklung unfallauffälliger Bereiche in Mitte (3-Jahreskarte)

Rosenthaler Straße/
Linienstraße: - 63%

- Vorher: 16 U(P)
- Nachher: 6 U(P)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

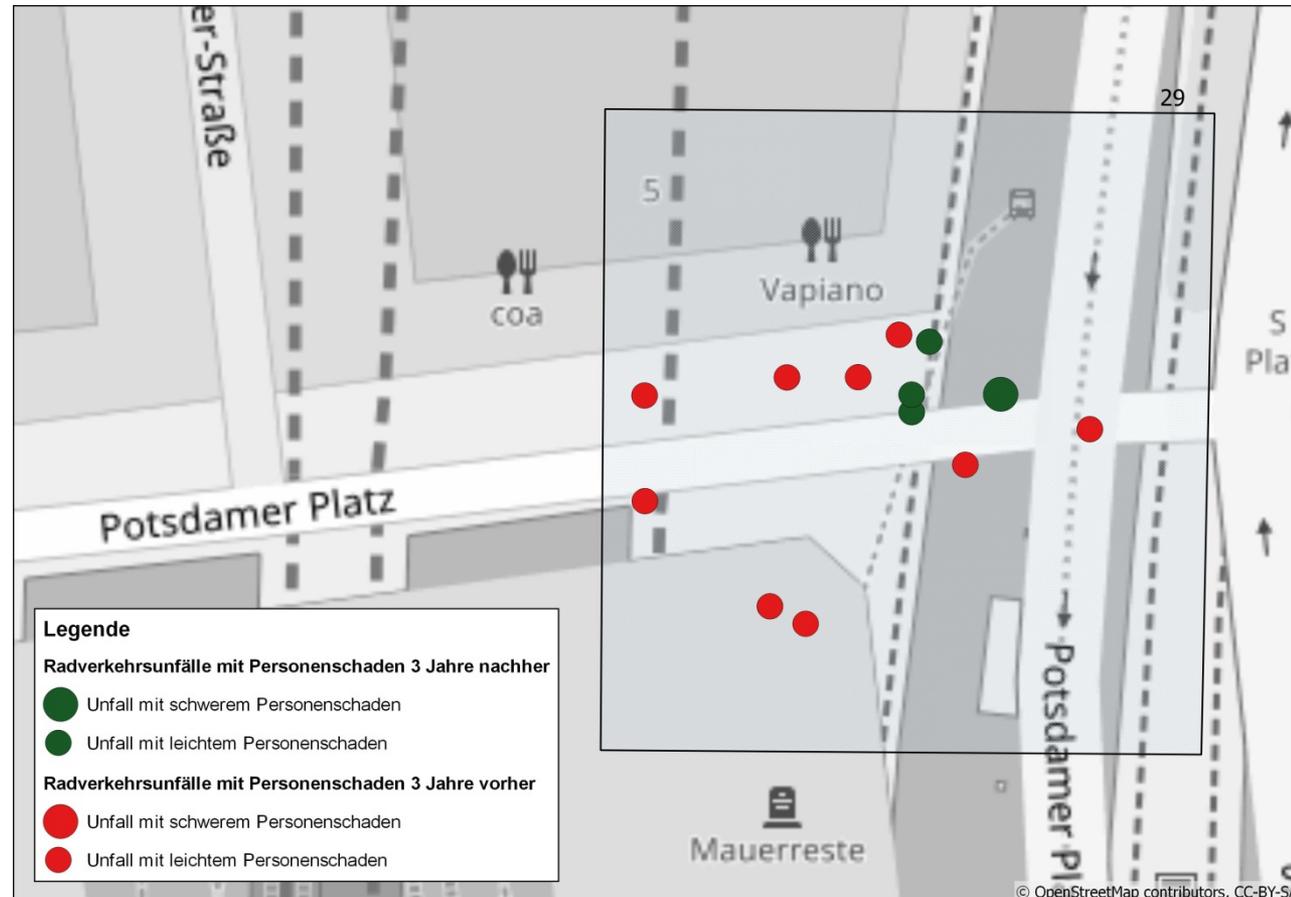
U(P) = Unfälle mit Personenschaden

Ergebnisse Unfallgeschehen

Entwicklung unfallauffälliger Bereiche in Mitte (3-Jahreskarte)

Ebertstraße/ Potsdamer Platz: - 56%

- Vorher: 9 U(P)
- Nachher: 4 U(P)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

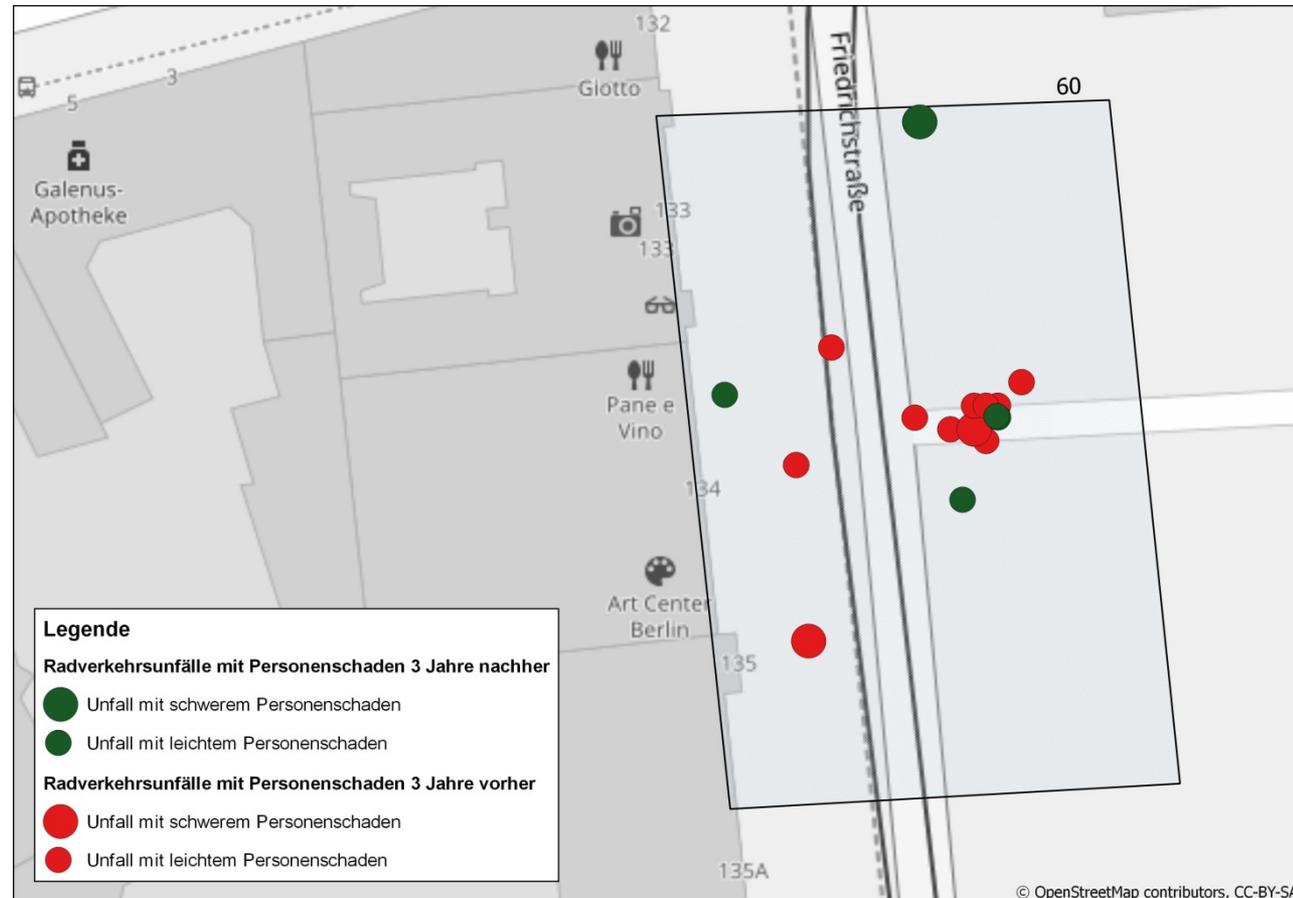
U(P) = Unfälle mit Personenschaden

Ergebnisse Unfallgeschehen

Entwicklung unfallauffälliger Bereiche in Mitte (3-Jahreskarte)

Friedrichstraße/
Ziegelstraße: - 55%

- Vorher: 11 U(P)
- Nachher: 5 U(P)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

U(P) = Unfälle mit Personenschaden

Ergebnisse Befragung der Fahrradstaffel

Ermahnung und Ahndung von Verstößen

- Von dem beobachteten Fehlverhalten wird etwa zu 30 % ermahnt und zu 70 % geahndet

- Radfahrer
 - Ermahnung: falsche Flächennutzung, Einfädeln und Kleinstmängel
 - Ahndung: Rotlichtverstöße, Handynutzung, falsche Flächennutzung und fehlende Bremsen

- Kfz-Fahrer
 - Ermahnung: sehr kurzfristige Halteverstöße, Gurtpflicht
 - Ahndung: Fehler beim Abbiegen, Rotlichtverstoß, Radwegparken, Handynutzung

Ergebnisse Befragung der Fahrradstaffel

Außenwirkung der Fahrradstaffel

- Fahrradpolizisten werden von beiden Verkehrsteilnehmergruppen stärker akzeptiert, als ihre „motorisierten“ Kollegen
- Reaktion der Verkehrsteilnehmer überwiegend positiv, da immer ansprechbar
- Hohe Öffentlichkeitswirkung

Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer

- Radfahrer:
 - Regelkonformeres Verhalten, höhere Rücksichtnahme, Bedenken vor möglicher Ahndung, mehr Lichttechnik und mehr Sicherheitskleidung
- Autofahrer:
 - Weniger Parkverstöße auf Radwegen, mehr Schulterblick

Zusammenfassung und Empfehlungen

Zusammenfassung

- Fahrradstaffel wird von den Verkehrsteilnehmern positiv wahrgenommen
- Steigerung bei der Ahndung typischer Regelverstöße (Erhöhung des Kontrolldrucks)
- Es wird deutlich regelkonformer gefahren
- Rückgang der Anzahl der schweren Radverkehrsunfälle

Empfehlung

- Weiterführung und Personalaufstockung der Fahrradstaffel, die nicht zu Lasten anderer polizeilicher Aufgaben gehen darf
- Erweiterung des Einsatzbereiches der Fahrradstaffel auch auf andere innerstädtische Bereiche