

## Zwei Jahre Fahrradstaffel in Berlin Mitte Evaluationsergebnisse

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Pressegespräch

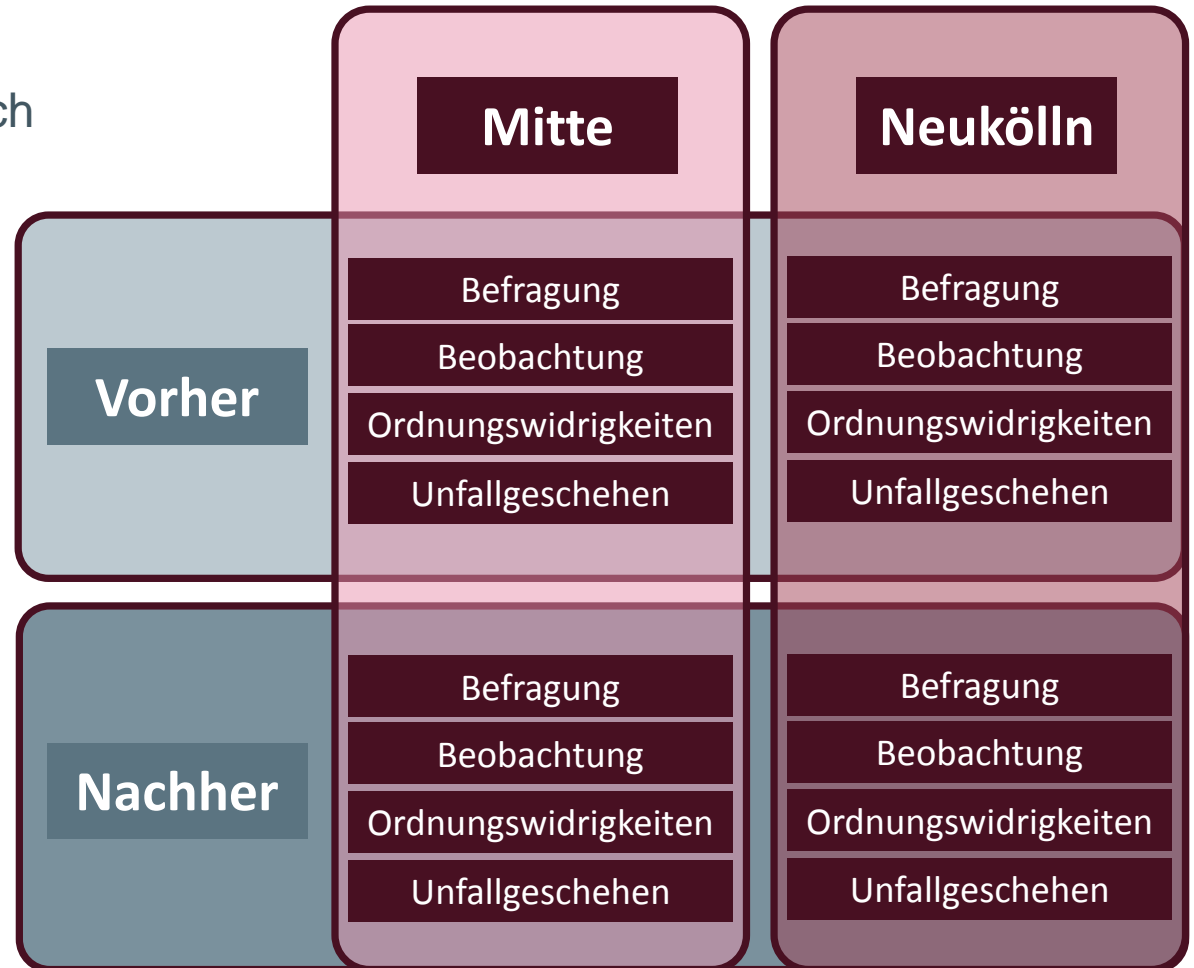
Berlin, 26. Oktober 2016



# Methodik

## Vorgehensweise

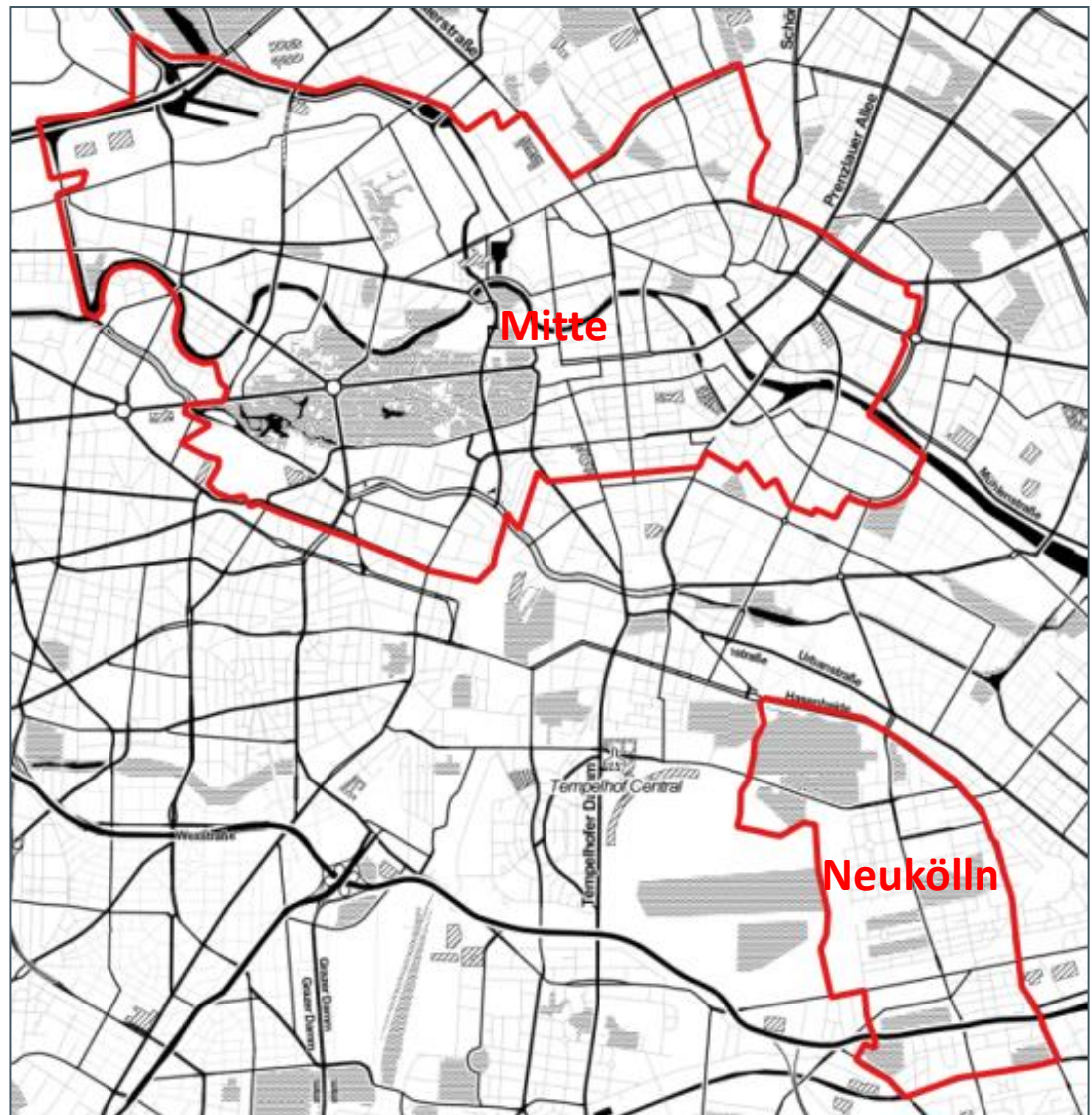
- Vorher/ Nachher-Vergleich mit Kontrollgruppe



# 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 und Beobachtungen: Juni 2014
- Nachher-Befragung und Beobachtungen: November 2014 und Juni 2016

# Methodik

## Auswertung von Ordnungswidrigkeiten und Unfällen

- Über einen Zeitraum von jeweils 12 Monaten
  - Vorher-Zeitraum Juli 2013 bis Juni 2014
  - 1. Nachher-Zeitraum August 2014 bis Juli 2015
  - 2. Nachher-Zeitraum August 2015 bis Juli 2016
- Getrennt von und gegenüber Radfahrern

## Befragung der Mitglieder der Fahrradstaffel

- Erfolgte im Juli 2015 und im Oktober 2016

# Methodik

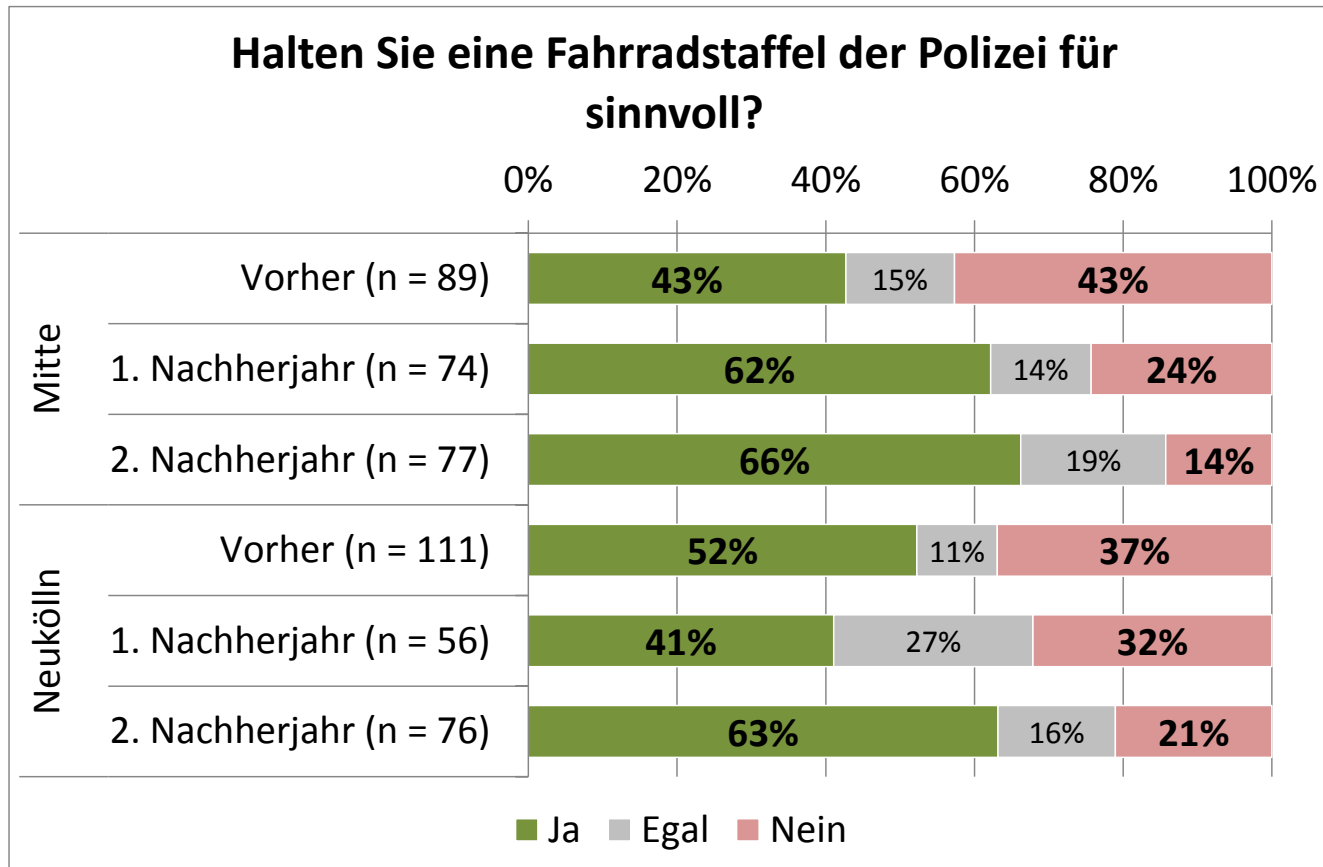
## Umfang der Untersuchungen

Untersuchungs-gegenstand	Vorher (1 Jahr)	Nachher (2 Jahre)	Gesamt
Befragte Verkehrsteilnehmer	205	283	<b>488</b>
Beobachtete Radfahrer	4.282	10.045	<b>14.327</b>
Untersuchte Ordnungswidrigkeiten	7.587	27.370	<b>34.948</b>
Untersuchte Radverkehrsunfälle	1.269	2.739	<b>4.108</b>

# Ergebnisse Befragungen

## Fahrradstaffel sinnvoll?

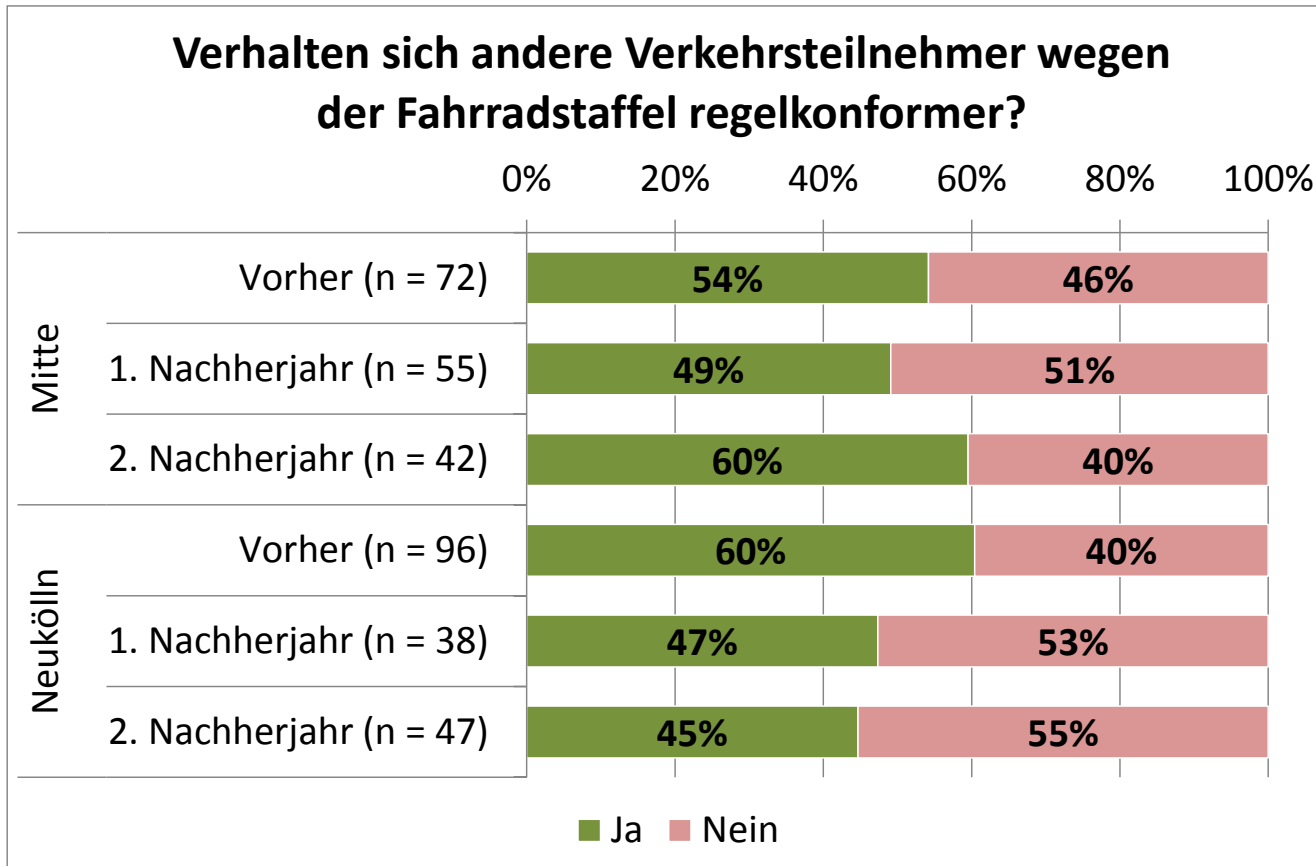
- Die Zustimmung über die Sinnhaftigkeit steigt



# Ergebnisse Befragungen

## Verhalten sich andere Verkehrsteilnehmer regelkonformer?

- Steigende Zustimmung, dass andere Verkehrsteilnehmer in Mitte regelkonformer fahren (in Neukölln gegenläufig)

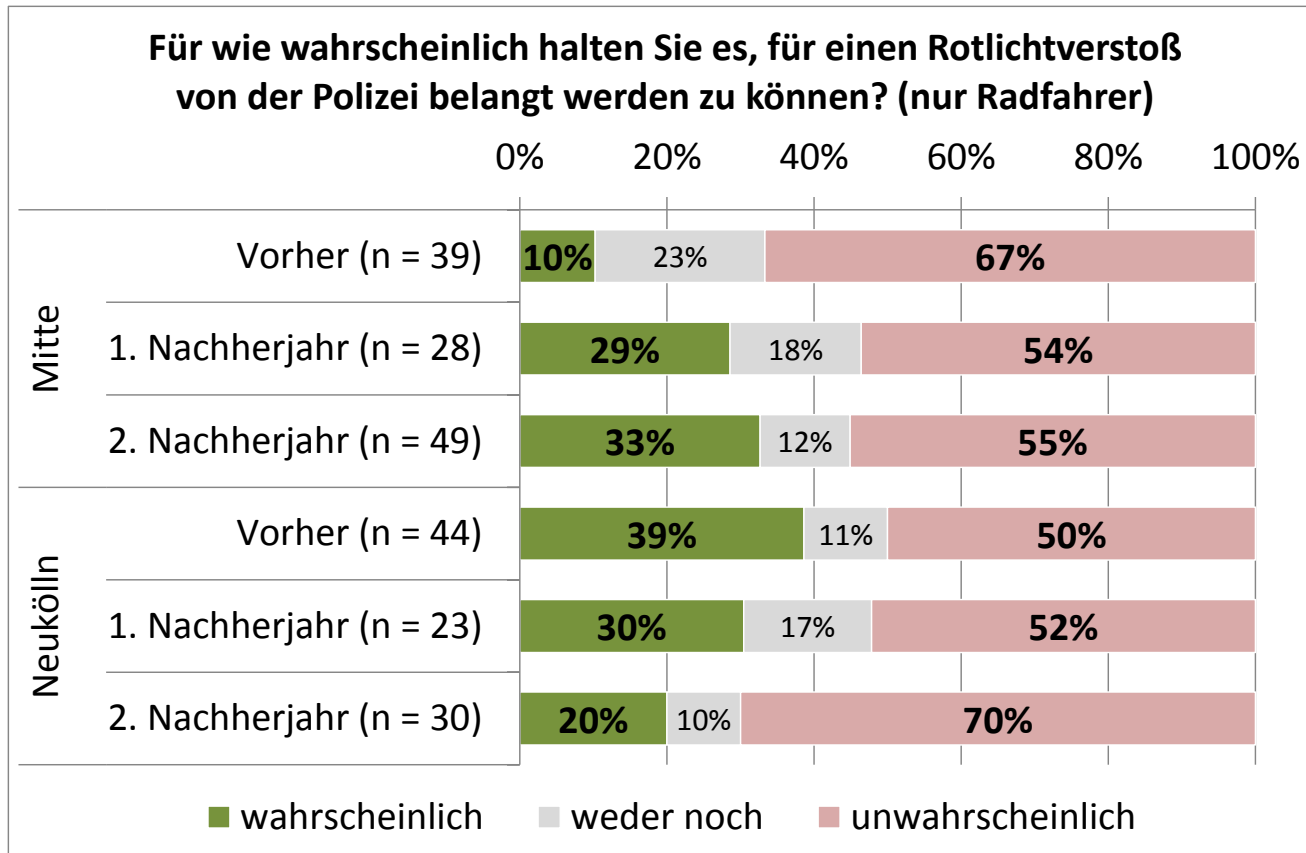




# Ergebnisse Befragungen

## Wirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer

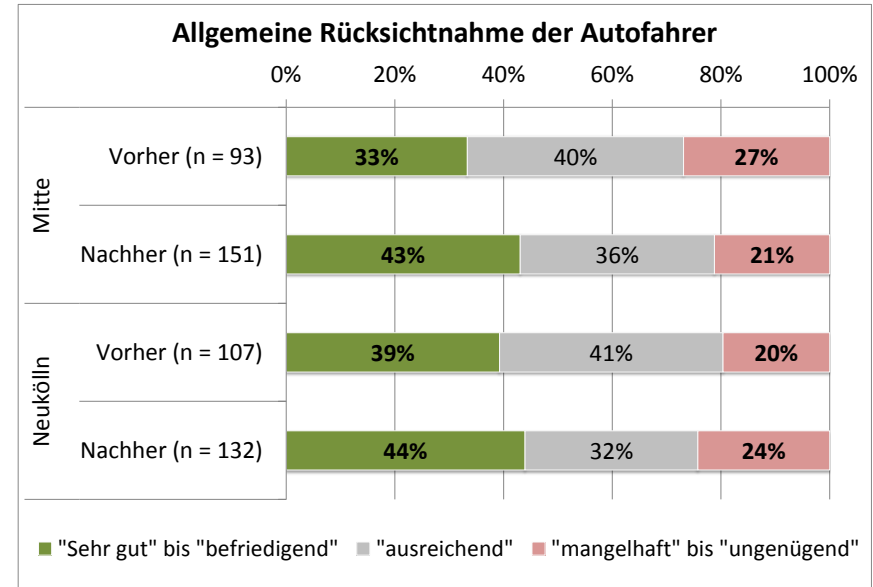
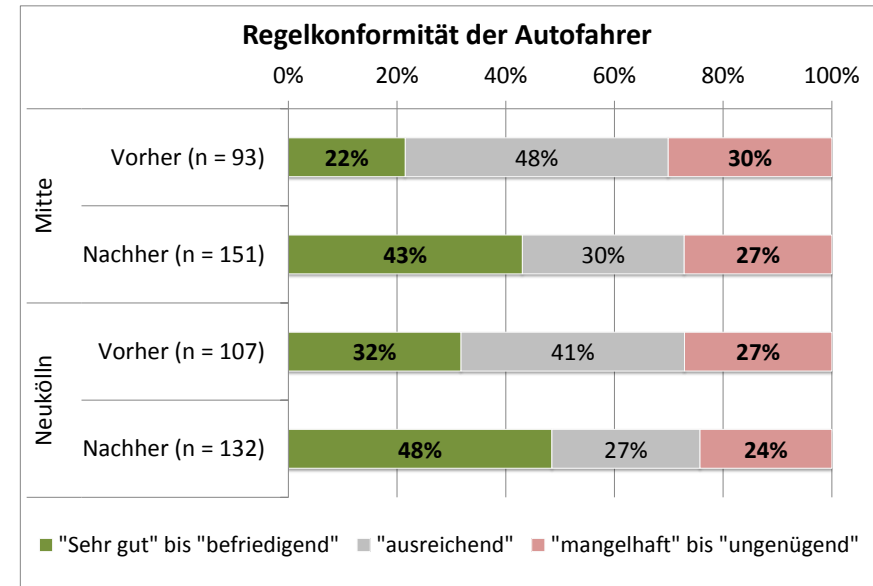
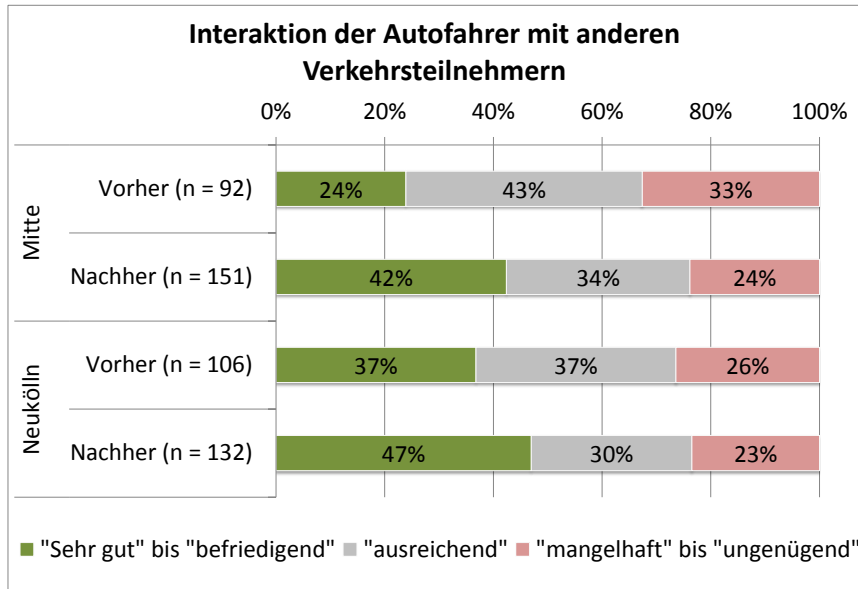
- Befürchtung der Radfahrer bei einer Rotfahrt erwischt zu werden steigt in Mitte, in Neukölln sinkt die Befürchtung dagegen



# Ergebnisse Befragungen

## Bewertung des Verhaltens von Autofahrern

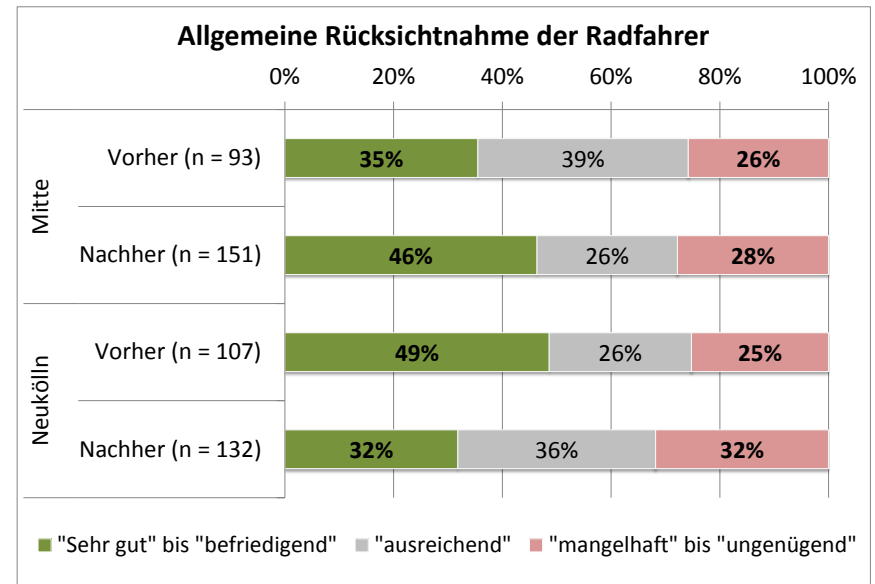
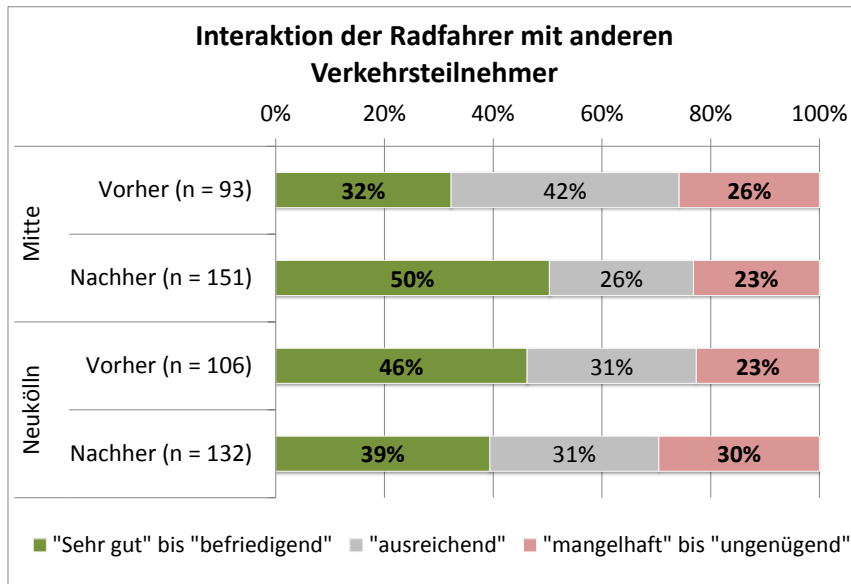
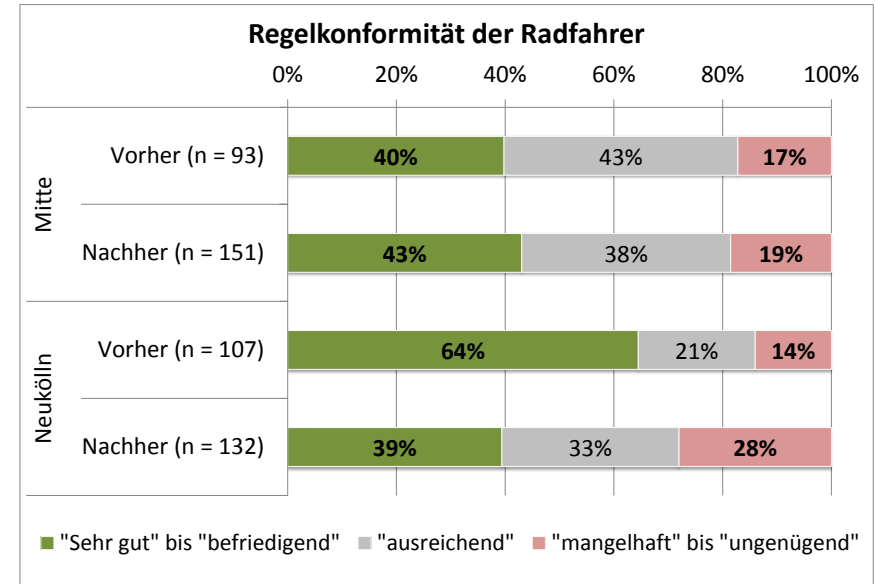
- Im 2. Nachherjahr insgesamt bessere Bewertungen als zuvor



# Ergebnisse Befragungen

## Bewertung des Verhaltens von Radfahrern

- Im 2. Nachherjahr Verbesserungen der Bewertungen in Mitte



# Ergebnisse Beobachtungen

## Starker Rückgang des Fehlverhaltens in beiden Bezirken

Anteil Radfahrer mit genanntem Fehlverhalten	Mitte (n = 5.965 Radfahrer)			Neukölln (n = 8.362 Radfahrer)		
	Vorher (n=1.551)	Nachher* (n=4.414)	Veränderung	Vorher (n=2.731)	Nachher* (n=5.631)	Veränderung
Lichtsignalanlage missachtet	17,3%	7,7%	<b>-55%</b>	12,4%	6,0%	<b>-52%</b>
Unerlaubte Nutzung der Gehwege	21,1%	10,1%	<b>-52%</b>	11,1%	3,7%	<b>-67%</b>
Radfahren in falscher Richtung	12,4%	5,7%	<b>-54%</b>	3,3%	1,6%	<b>-52%</b>
Telefonieren beim Radfahren	1,3%	0,5%	<b>-63%</b>	0,3%	0,1%	<b>-68%</b>
Abbiegen ohne Handzeichen**	78,9%	69,0%	<b>-13%</b>	72,8%	67,2%	<b>-8%</b>

\* Ermittelt über beide Nachher-Jahre

\*\* Bezogen auf abbiegende Radfahrer

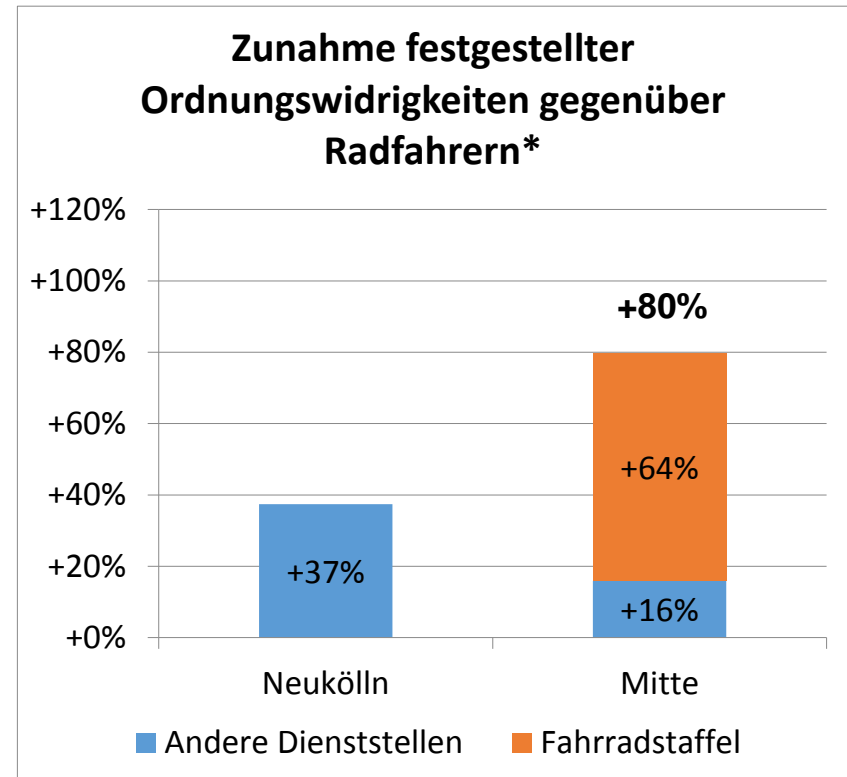
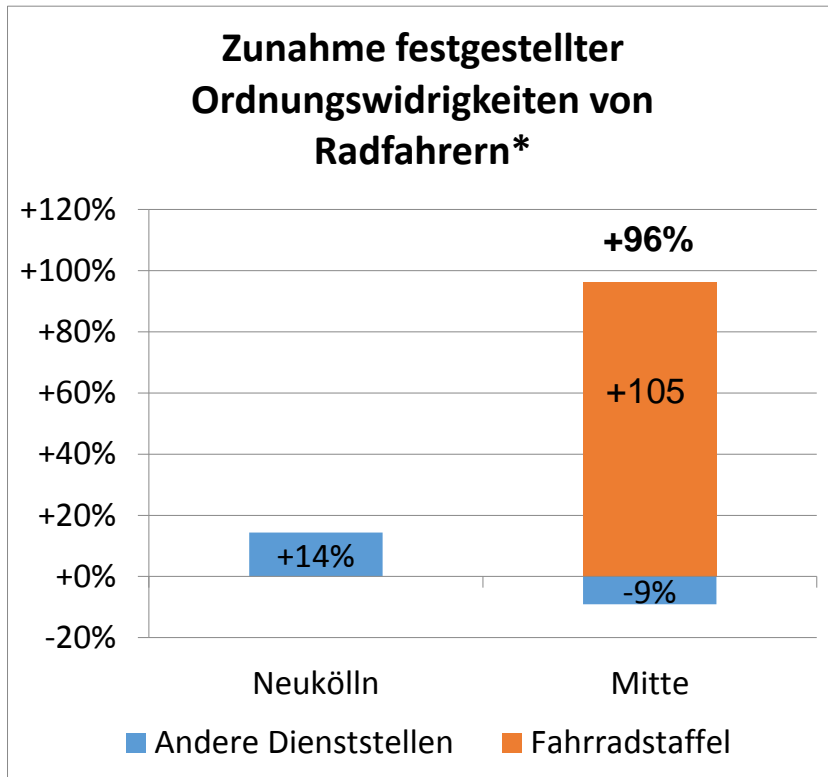
# Ergebnisse Ordnungswidrigkeiten

## Eckdaten

- Fahrradstaffel hat in beiden Jahren 32.550 Ordnungswidrigkeiten aufgenommen, davon:
  - von Radfahrern: 10.459
  - von Kraftfahrzeugführern: 20.972
  - von sonstigen Verkehrsteilnehmern: 1.119

# Ergebnisse Ordnungswidrigkeiten

## Ähnliche Steigerungsquoten für Ordnungswidrigkeiten von und gegenüber Radfahrern

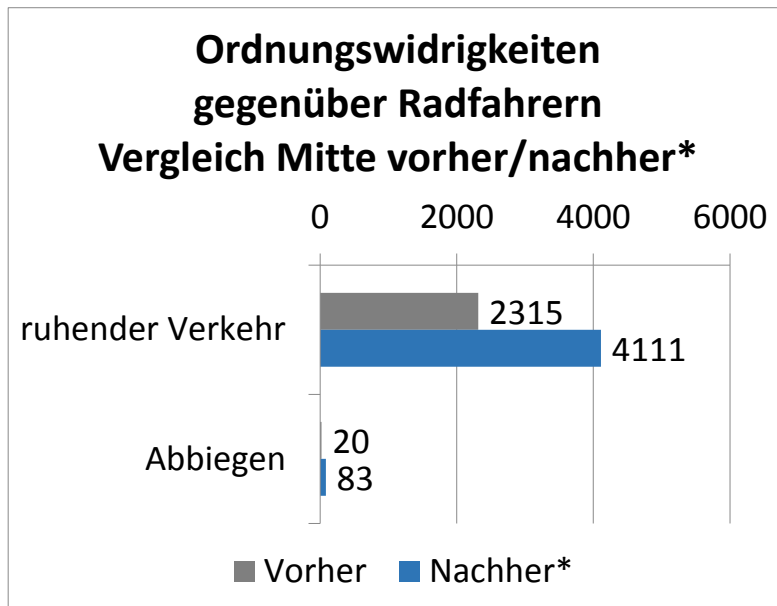


\* Mittelwert über beide Nachher-Jahre

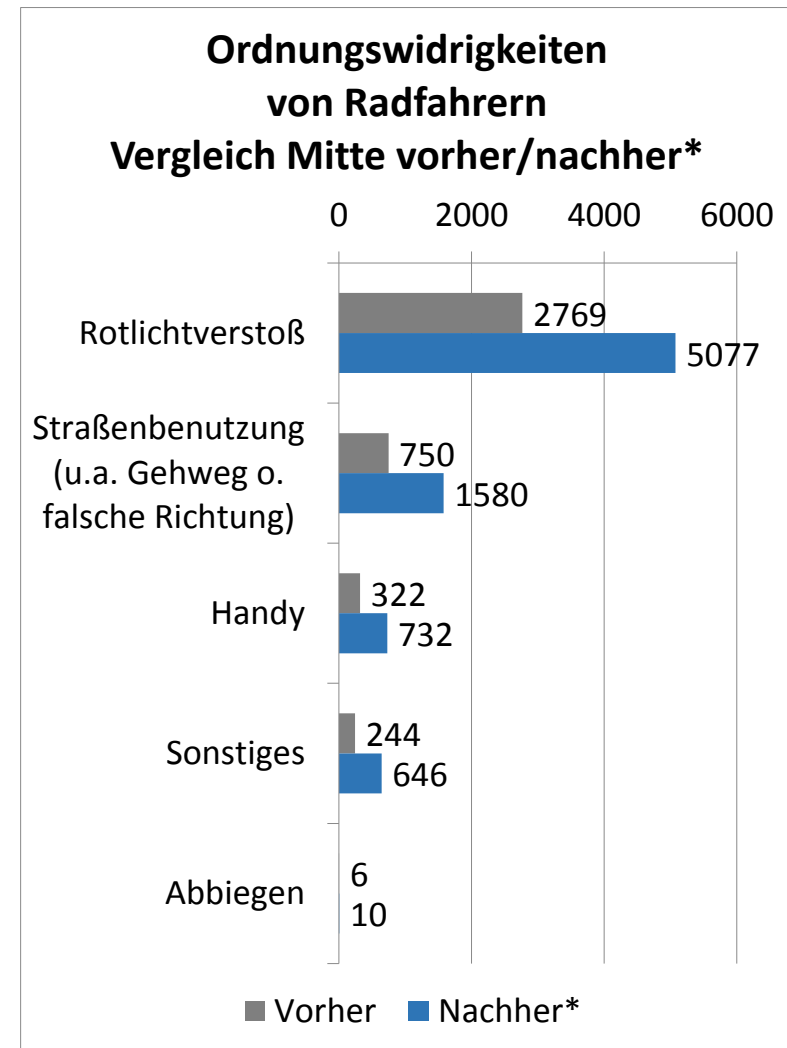
# Ergebnisse Ordnungswidrigkeiten

## Ordnungswidrigkeiten von und gegenüber Radfahrern im Vorher-/Nachher-Vergleich

- Deutliche Steigerung der Zahlen bei der Ahndung typischer Verstöße



\* Mittelwert über beide Nachher-Jahre



# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Entwicklung der Unfallzahlen im zweiten Jahr nach Einführung

- Stärkerer Rückgang der Anzahl der Radverkehrsunfälle mit und ohne Personenschaden in Mitte
- Starker Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden in Mitte
- Effekte zeigen sich sowohl für Rad- als für auch Kfz-verursachte Unfälle

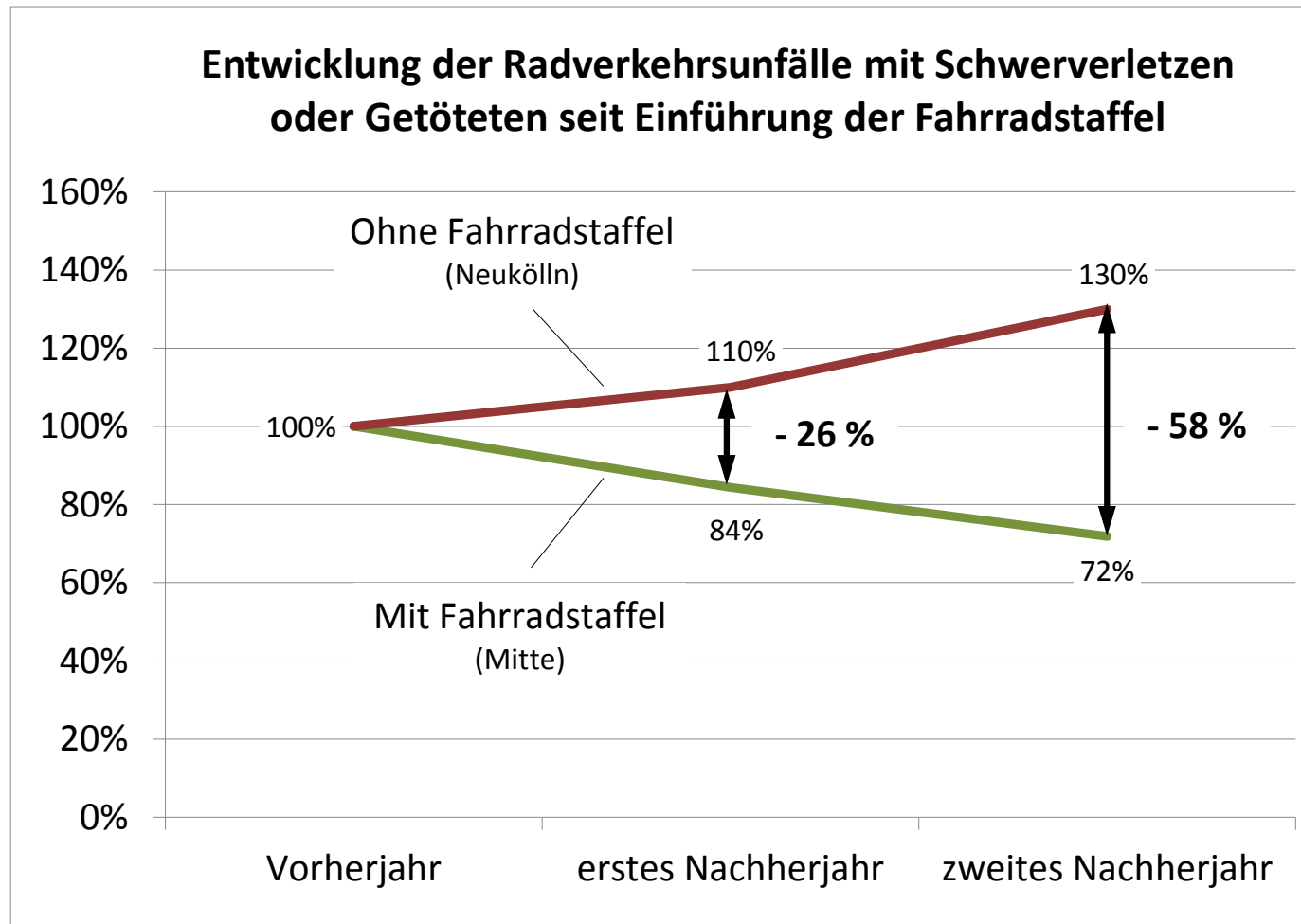
Entwicklung der Unfallzahlen im Radverkehr	Mitte					Neukölln				
	Unfallanzahl			Veränderung*		Unfallanzahl			Veränderung*	
	Vorher	1. Jahr	2. Jahr	1. Jahr	2. Jahr	Vorher	1. Jahr	2. Jahr	1. Jahr	2. Jahr
Unfälle	1.180	1.265	1.092	+7,2%	<b>-7,5%</b>	189	196	186	+3,7%	<b>-1,6%</b>
Unfälle mit Personenschaden	808	857	774	+6,1%	<b>-4,2%</b>	122	136	118	+11,5%	<b>-3,3%</b>
Unfälle mit schwerem Personenschaden	96	81	69	-15,6%	<b>-28,1%</b>	10	11	13	+10,0%	<b>+30,0%</b>

\* Im Vergleich zum Jahr vor der Einführung der Fahrradstaffel



# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Entwicklung der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden



# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Unfallauffällige Bereiche in Mitte

- Vorher 32 Bereiche mit mindestens 4 Unfällen mit Radfahrereteiligung
- 22 % aller Unfälle mit Personenschaden und mit Radfahrereteiligung fanden vorher in diesen Bereichen statt
- Von diesen Bereichen im Vergleich zum Vorherjahr im zweiten Jahr:
  - 28 mit weniger Unfällen mit Radbeteiligung
  - 3 mit gleichhoher Anzahl Unfälle mit Radbeteiligung
  - 1 mit höherer Anzahl Unfälle mit Radbeteiligung
  - Rückgang der Unfälle mit Radbeteiligung in unfallauffälligen Bereichen um 54 % im Vergleich zum Jahr vor der Einführung der Fahrradstaffel
- Rückgang unabhängig davon ob ein Radfahrer oder ein anderer Verkehrsteilnehmer den Unfall verursacht hat

# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Entwicklung des Unfallgeschehens in unfallauffälligen Bereichen (Auszug)

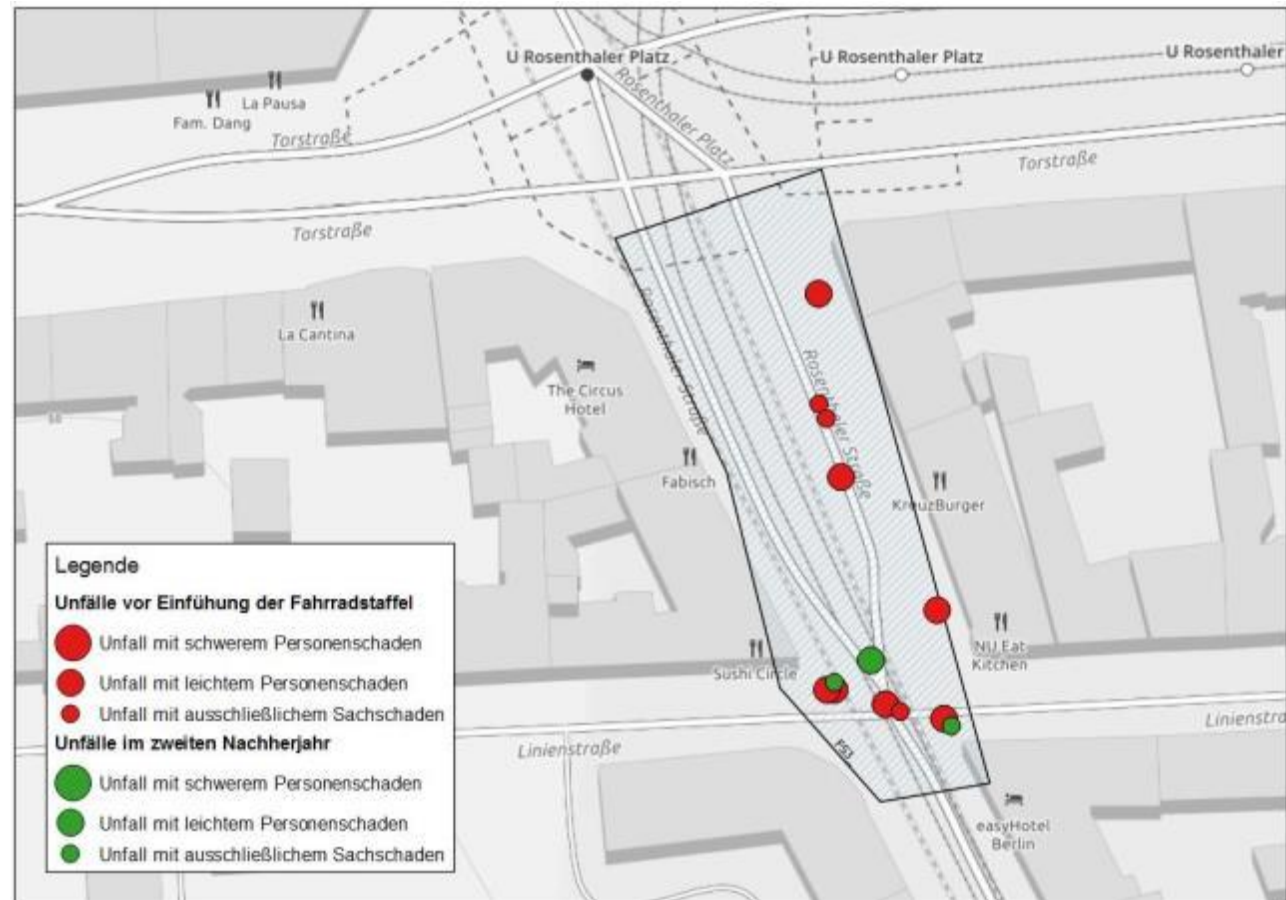
Unfallauffälliger Bereich	Unfallanzahl			Veränderung*	
	Vorher	1. Jahr	2. Jahr	1. Jahr	2. Jahr
Chausseestr./ Invalidenstr./ Tieckstr.	14	4	7	-71%	-50%
Chausseestr./ Schwartzkopffstr.	11	11	3	0%	-73%
Rosenthaler Str./ Torstr./ Linienstr.	10	6	3	-40%	-70%
Alt-Moabit/ Stromstr.	9	15	3	67%	-67%
Alexanderstr./ Magazinstr.	7	4	1	-43%	-86%
Brunnenstr. (nähe Rosenthaler Platz)	6	4	0	-33%	-100%
Friedrichstr./ Weidendammer Brücke	6	3	1	-50%	-83%
Charlottenstr./ Unter den Linden	6	3	1	-50%	-83%
Rosenthaler Str./ Neue Schönhauser Str.	4	0	0	-100%	-100%
Liebknechtbrücke	4	1	0	-75%	-100%
Charlottenstr./ Zimmerstr.	4	1	0	-75%	-100%
Hitzigallee/ Reichspietschufer	4	1	0	-75%	-100%

# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Entwicklung unfallauffälliger Bereiche in Mitte (Beispiele)

Rosenthaler Straße/  
Torstraße/ Liniestraße

- Vorher: 10 Unfälle
- 2. Jahr: 3 Unfälle



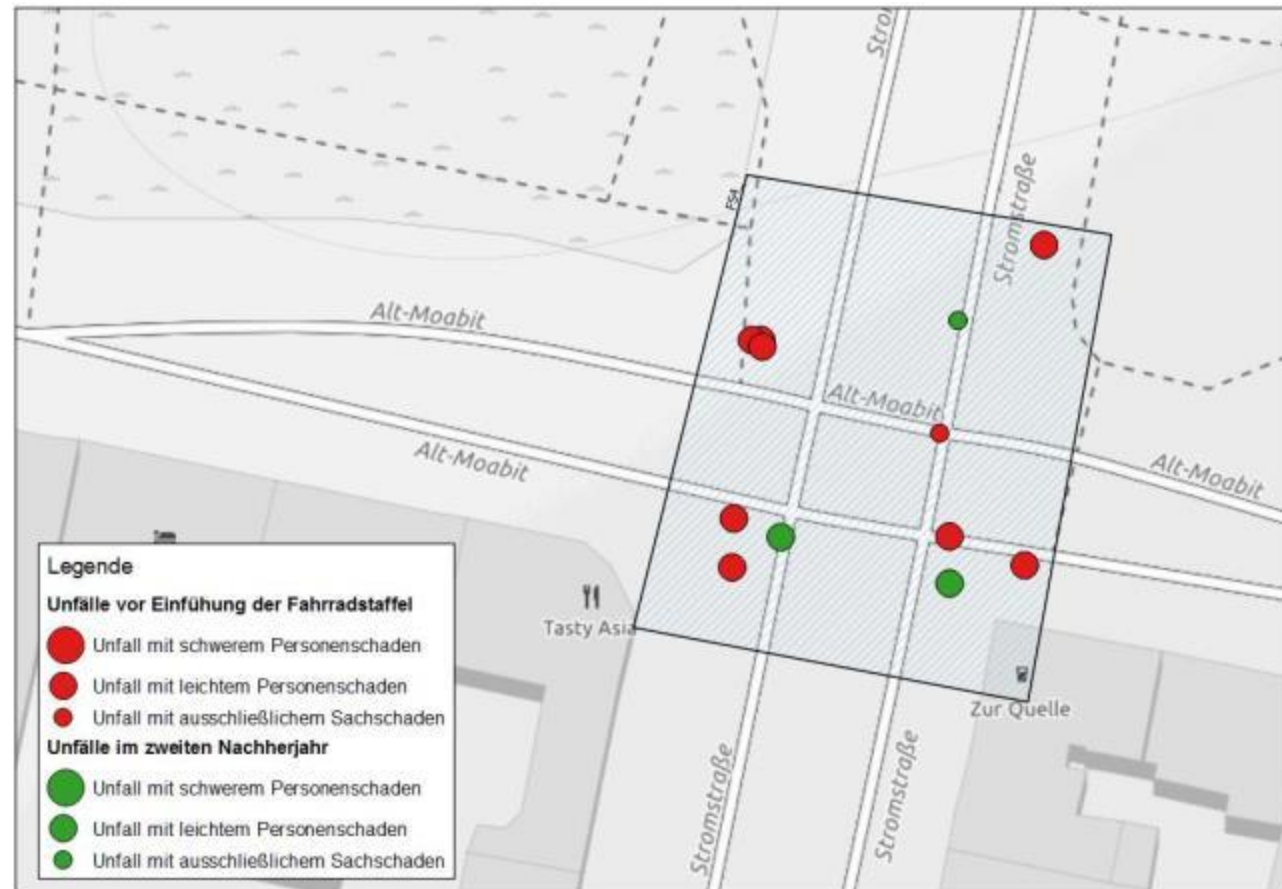
Kartengrundlage: © OpenStreetMap / Thunderforest

# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Entwicklung unfallauffälliger Bereiche in Mitte (Beispiele)

### Alt-Moabit/ Stromstraße

- Vorher: 9 Unfälle
- 2. Jahr: 3 Unfälle



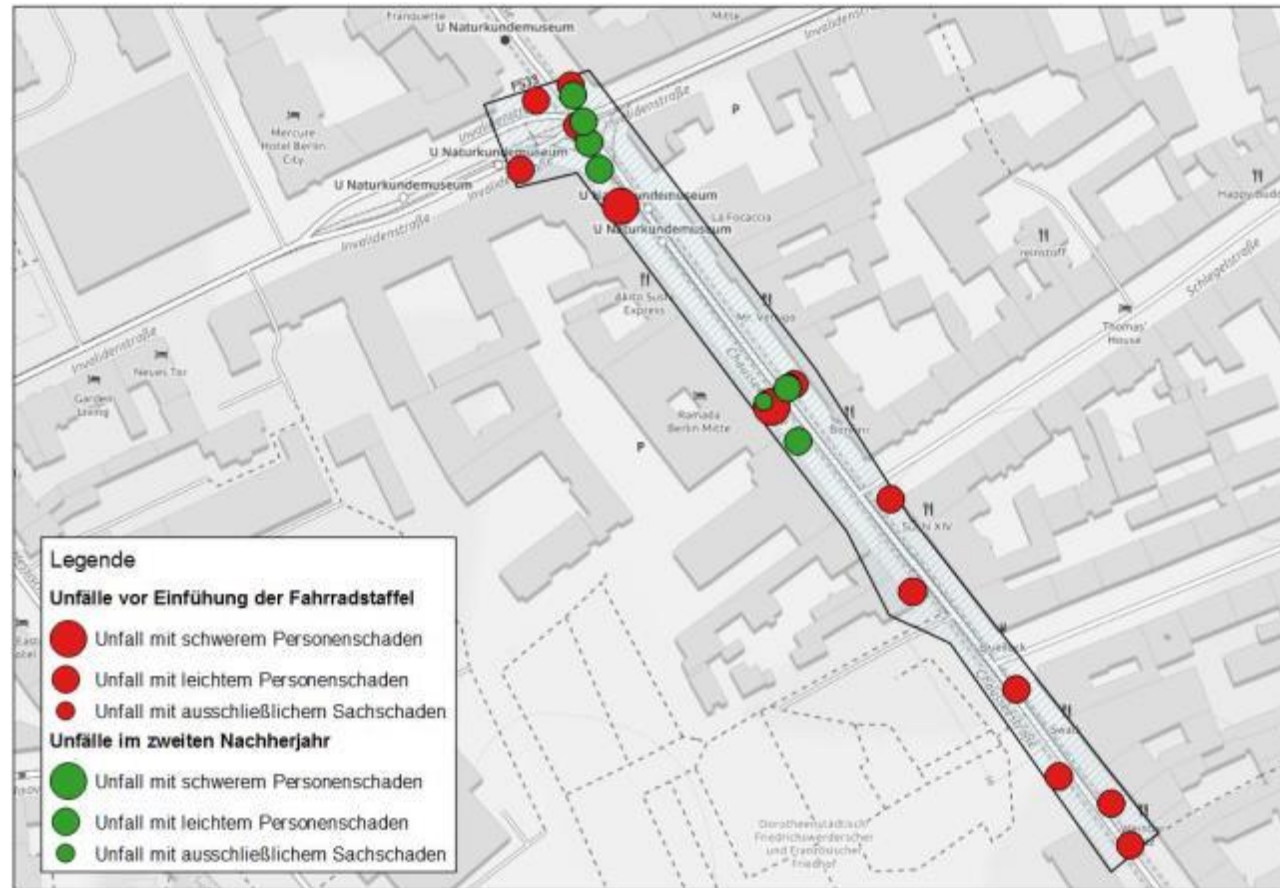
Kartengrundlage: © OpenStreetMap / Thunderforest

# Ergebnisse Unfallgeschehen

## Entwicklung unfallauffälliger Bereiche in Mitte (Beispiele)

Chausseestraße/  
Invalidenstraße/  
Tieckstraße

- Vorher: 14 Unfälle
- 2. Jahr: 7 Unfälle



Kartengrundlage: © OpenStreetMap / Thunderforest

# 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 und fehlende Bremsen
  
- Kfz-Fahrer
  - Ermahnung: sehr kurzfristige Halteverstöße
  - 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:
  - höhere Rücksichtnahme, Bedenken vor möglicher Ahndung, mehr Lichttechnik und mehr Sicherheitskleidung
- Autofahrer:
  - mehr Schulterblick, weniger Parkverstöße auf Radwegen



# 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 Radverkehrsunfälle (vor allem der schweren Unfälle)

## 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