

Objektive Sicherheit versus subjektives Sicherheitsgefühl

Carmen Hagemeister

Nationaler Radverkehrskongress 2013
Münster, 13.5.2013



Übersicht

- Sicherheit objektiv und subjektives Sicherheitsgefühl
- Sicherheitsgefühl und Verhalten
- Subjektiv sicher – objektiv bedingt sicher
- Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen
- Kommunikation

Sicherheit objektiv und subjektiv

„Objektive“ Sicherheit

- Unfallstatistiken
- Große Zahl von Fällen
- Fehler, die durch die Erhebungsmethode bedingt sind:
 - „Dunkelziffer“: Unfälle werden der Polizei nicht bekannt

Subjektives Sicherheitsgefühl

- Erleben – Menschen reagieren **IMMER** auf die Umwelt, wie sie sie **ERLEBEN** und nicht, wie sie „ist“
- Geringe Zahl von Fällen
 - Person selbst, Bekanntenkreis, ggf. Medien
- Fehler, die durch diese Einschränkung bedingt sind

Brücken zwischen objektiver Sicherheit und subjektivem Sicherheitsgefühl

- Wissenschaftliche Veröffentlichungen
- Allgemeine Medien

Sicherheit objektiv und subjektiv

Objektiv / statistisch

Sicher

Unsicher

**Subjektiv /
erlebt**

Sicher

Unsicher

Ziel:

RadfahrerInnen sollen

objektiv

UND

subjektiv

sicher unterwegs sein

VerkehrsteilnehmerInnen verhalten sich weitgehend rational – aus **ihrer Perspektive**

- Wahrnehmung von
 - Situation
 - Verhaltensmöglichkeiten
 - Erwarteten Konsequenzen
 - Kosten
 - Nutzen
 - Abwägung von Vor- und Nachteilen
- => Entscheidung

=> Ausbildung von Gewohnheiten

- Wissen
- Erfahrung
- Erleben von Kontrolle

Subjektiv sicher – objektiv bedingt sicher

Radwege

- Subjektiv:
 - Beliebt bei der Mehrheit
 - Bedingung, dass sich die meisten RadfahrerInnen sicher und wohl fühlen
 - „Eigener“ Raum => Sicherheitsgefühl
 - Erleben von Bedrohung auf der Fahrbahn
 - Forderungen von PolitikerInnen als „ExpertInnen“
 - Wenige andere Meinungsäußerungen
 - In der Regel von Personen, die schnell fahren (möchten)

Subjektiv sicher – objektiv bedingt sicher

Radwege

- Objektiv bedingt sicher:
 - Unfallforschung: Sicherheitsrisiken durch
 - Führung außerhalb des Blickfelds und der Erwartung von KraftfahrerInnen
 - Schlechte Oberfläche
 - Mangelnden Winterdienst, Laub
 - Hindernisse (Einbauten, ...)
 - ...
 - Nur bei guter Gestaltung, guter Unterhaltung und gutem Betrieb kein Sicherheitsverlust

Subjektiv sicher – objektiv bedingt sicher

Freiwilligkeit: Selbst gewähltes Risiko
Erlebte Kontrolle: Ereignisse und ihre
Konsequenzen können beeinflusst werden

- **Fahrbahn: Keine Freiwilligkeit, keine Kontrolle**
 - KraftfahrerInnen bestimmen Überholabstand
 - Hupen, Schneiden, Drängeln als Extrem
- **Radweg, ggf. Gehweg: Freiwilligkeit und erlebte Kontrolle**
 - RadfahrerInnen bestimmen Abstand zu Anderen
 - Ausgeblendet
 - Tote-Winkel-Unfälle
 - Unfälle an Einfahrten und Einmündungen
 - Alleinunfälle

Subjektiv sicher – objektiv bedingt sicher

Änderungsbedarf

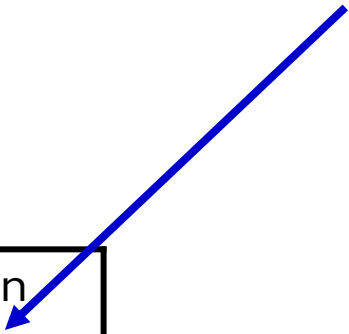
- Subjektive Sicherheit des Fahrbahnfahrens verbessern
- Fahrbahnfahren akzeptabel machen
- Gehwegfahren inakzeptabel machen

- **Information**
 - der KraftfahrerInnen über die Rechtslage
 - der RadfahrerInnen über Gefahren
- **Kontrollen**
 - der KraftfahrerInnen: Überholabstand
 - der RadfahrerInnen: Gehwegradeln

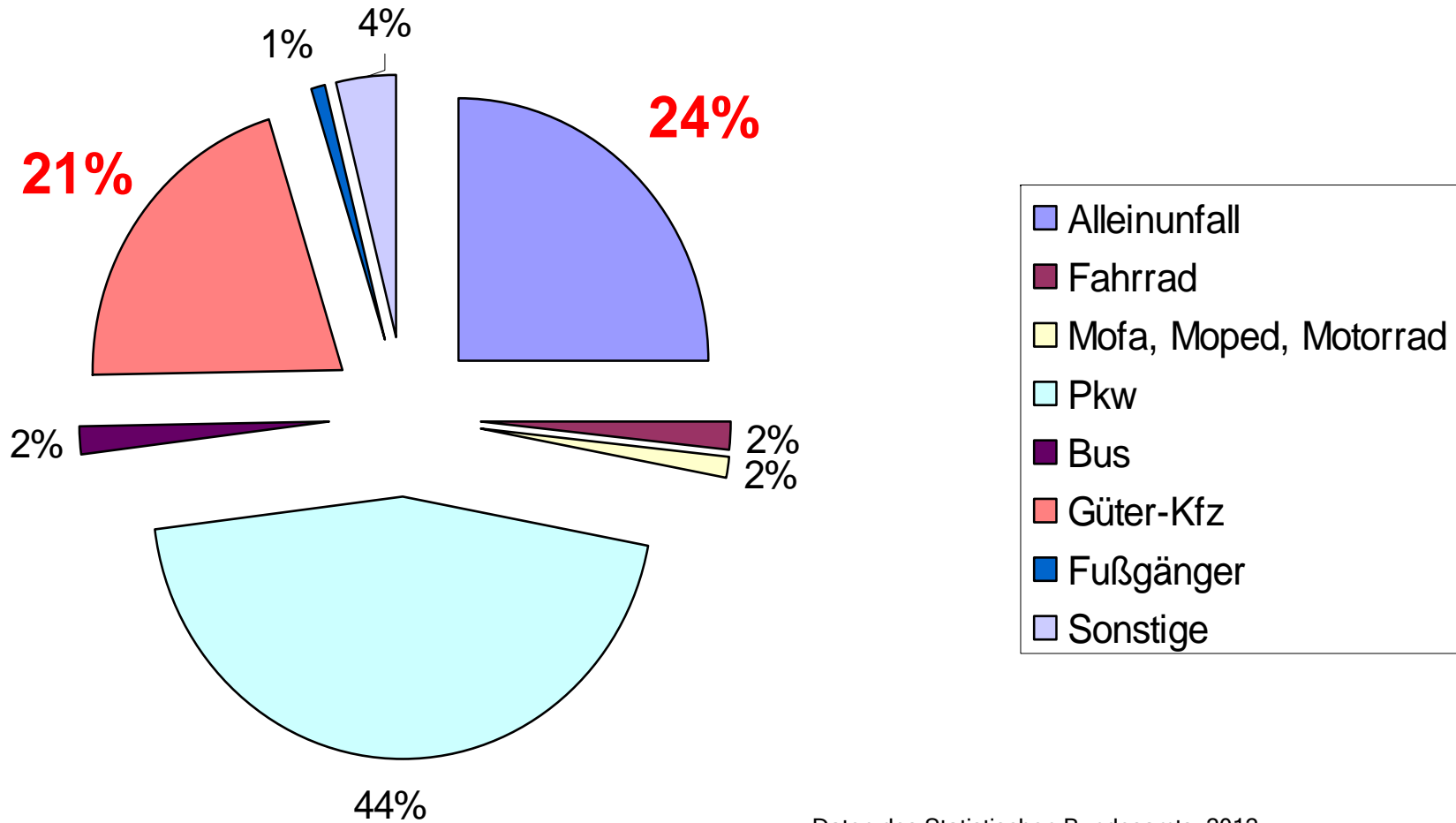
- Effekte
 - Langfristig positiv
 - Kurzfristig teilweise negativ

Sicherheit objektiv und subjektiv

		Objektiv / statistisch	
		Sicher	Unsicher
Subjektiv / erlebt	Sicher		Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen
	Unsicher	Subjektive Hindernisse, Rad zu fahren	Bekannter Änderungsbedarf



Unfallgegner der 2011 getöteten Radfahrer (399)



Daten des Statistischen Bundesamts. 2012

Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen

- **Anteil von Alleinunfällen an Unfällen von RadfahrerInnen**
 - **RadfahrerInnen in der Notfallambulanz**
 - 50% der RadfahrerInnen in der chirurgischen Notfallambulanz in Göttingen 2007-2008 (Ellwein, 2011)
 - **Gemeldete Wegeunfälle**
 - 48% der Radunfälle auf dem Schulweg in Schleswig-Holstein 2000-2007 (Bork, ohne Jahr)
 - **Befragungen, erfragt Unfälle einschließlich Stürze**
 - 54% der letzten Unfälle in Freiburg (Fuchs, 2009)
 - 66% der letzten Unfälle nach dem 59. Geburtstag bei RadfahrerInnen von 60-90 Jahren in Sachsen (Hagemeister & Tegen-Klebingat, 2011)

Keine Hinweise darauf, dass es sich vor allem um Betrunkene handelt.

Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen – Institutionen

- **Gefahren durch den Bau**
 - Bordsteinkanten
 - Schräge Auffahrten
- **Gefahren durch unzureichende Unterhaltung und Betrieb**
 - Oberflächenqualität
 - Winterdienst
 - Laub
- **Sichtbarkeit – Erkennbarkeit der Führung**

Fotos Paul Schepers, Rijkswaterstraat
(Fabriek, de Waard & Schepers, 2012)

Gefahren durch Gepäck und Kleidung

- Unsachgemäßer Gepäcktransport: „Beutel am Lenker“
- Mit Kleidung am Rad hängengeblieben
- Vom Pedal gerutscht

Gefahren durch motorische Schwierigkeiten

- Vor allem ältere RadfahrerInnen: Stürze beim Ab- und Aufsteigen wegen Schwierigkeiten bei der Beweglichkeit

Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen

Prognose

- Radverkehrsanteil steigt
=> mehr Alleinunfälle
- Bevölkerung wird älter
=> schwerere Alleinunfälle

Den Einzelnen unbekannte Unfallursachen

Änderungsbedarf

- Bessere Infrastruktur
- Bessere Unterhaltung, besserer Betrieb

- RadfahrerInnen über gefährliches Verhalten informieren
- Präventionsmöglichkeiten aufzeigen
 - Fahrradtaschen
 - Kleidung, Schuhe
 - Neue Pedalen
 - Dreiräder
 - Gezieltes Training der Beweglichkeit

- Effekte
 - Langfristig positiv
 - Kurzfristig teilweise negativ

Gefahren nennen UND Möglichkeiten zur Vermeidung

„Sicherheit“ ist gesellschaftlich konstruiert

Mitwirkende

- Polizei
- Unfallkassen, Berufsgenossenschaften u.a. „Datensammler“
- Engagierte RadfahrerInnen
- Medien

Sicherheit des Radfahrens in der Gesamtbilanz

**www.yimby.se/2010/10/cykling--ett-socialt-tran_968.html
97b14499-ce80-11df-8ef4-97c826658775.jpg**

**„Du glaubst, es ist gelogen.
Du bist auf dem Rad sicherer als auf dem Sofa“**

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

Literatur

- Bork, S. (o.J.) *Fahrradunfälle auf Schulwegen in Schleswig-Holstein*. www.sh-business.de/download.php?artid={42a24500-4190-bce0-0afd-bea358d60e55}
- Ellwein, A. (2011). *Verletzungsmuster und Verletzungsschwere bei Fahrradunfällen im Großraum Göttingen*. Dissertation Universität Göttingen. <http://hdl.handle.net/11858/00-1735-0000-0006-B291-0>
- Fabrick, E., de Waard, D. & Schepers, J. P. (2012). Improving the visibility of bicycle infrastructure. *International Journal of Human Factors and Ergonomics*, 1, 98-115.
- Fuchs, M. & Pfeiffer, M. (2009). *Befragung zur Radverkehrssicherheit in Freiburg für die Stadt Freiburg und die Polizeidirektion Freiburg – Verkehrspolizei Schlussbericht*. http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/311459/Verkehr_VS_Untersuchung_Befragung.pdf
- Hagemeister, C. & Tegen-Klebingat, A. (2011). *Fahrgewohnheiten älterer Radfahrerinnen und Radfahrer*. Köln: TÜV Media.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2012). *Verkehrsunfälle. Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2011*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleZweirad5462408117004.pdf?__blob=publicationFile