



60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

## Presse – Information

### AK IV: Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?

- Zahlen und Fakten – Erkenntnisse der Unfallforschung zum Radverkehr
- Radverkehr in Städten und in ländlichen Räumen
- Flächenkonkurrenzen und Zielkonflikte
- Verkehrsklima und Normbefolgung

**Leitung** **Kirsten Lühmann, MdB**, MdB a.D., stellv. Präsidentin der Verkehrswacht Niedersachsen

**Referent** **Siegfried Brockmann**, Leiter Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin

**Referent** **Arne Koerdt**, Stv. Leitung Abteilung 4 – Nachhaltige Mobilität, Leitung Referat 45 - Rad- und Fußverkehr, Ortsmitte, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart

**Referentin** **Prof. Dr. Jana Kühn**, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, Institut für Verkehrsmanagement, Salzgitter

**Referent** **Michael Milde**, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung der Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau, Münster

#### ***In Kürze:***

***Bund, Länder und Kommunen haben sich ambitionierte Ziele zur Steigerung des Radverkehrs gesetzt. Radverkehrsunfälle verharren seit Jahren auf einem konstant hohen Niveau. Unter Berücksichtigung von aktuellen Erkenntnissen der Unfallforschung und der Forschung zum Radverkehrsmanagement sowie von Erfahrungen der konkreten Mobilitätsplanung will der Arbeitskreis Wege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erarbeiten.***

Im Einzelnen:

Radverkehrsunfälle verharren seit Jahren auf einem konstant hohen Niveau. Vor allem hat sich der prozentuale Anteil gegenüber Pkw-Unfällen verschlechtert. Ein Grund dafür liegt sicherlich im steigenden Radverkehrsanteil, ein weiterer in der besonders ungünstigen Entwicklung der Pedelec-Unfälle. Der Arbeitskreis wird sich daher zunächst damit befassen, in welchen Situationen Radfahrende konkret verunfallen und daraus konkrete Verbesserungsvorschläge ableiten.

Dabei wird die Erörterung nicht bei technischen Vorrichtungen an Fahrzeugen wie beispielsweise Assistenzsystemen oder sonstigen Vorrichtungen zum Selbstschutz wie z.B. Helmen stehenbleiben können: Setzt mehr Sicherheit im Radverkehr nicht auch voraus, dass die separate bzw. vorrangig vom Radfahrenden nutzbare Infrastruktur einschließlich Verkehrstechnik (z.B. Signalisierung konfliktfreier Abbiegeströme) angebotsorientiert ausgebaut bzw. erstmalig hergestellt wird und als solche – intuitiv erkennbar – sicher benutzbar ist? Braucht ein sicherer Radverkehr nicht durchgängige, sichere Netze inner- und außerorts? Wie „Verkehrsdichte-Stress“ und Konflikte vermieden sowie inwieweit ausreichend Platz und geeignete Infrastrukturen für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen (Stichworte „Flächengerechtigkeit“, Verkehrsraumknappheit)



werden kann, wird zu diskutieren sein. Weiter ist in den Blick zu nehmen, dass Verkehrsteilnehmende selbst durch ein umsichtiges und regelkonformes Verhalten mit gegenseitiger Rücksichtnahme zu mehr Sicherheit im Straßenraum beitragen könnten. Ebenfalls ist zu klären, weshalb dies häufig unterbleibt. Zu fragen wird sein, wie ein Miteinander verschiedener Verkehrsarten harmonisiert und ein „Kulturwandel“ in der Mobilität gestaltet werden kann.