

Presse – Information

Arbeitskreis 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 Koerd**t, Stv. Leitung Abteilung 4 – Nachhaltige Mobilität, Leitung Referat 45 - Rad- und Fußverkehr, Ortsmitte, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart

Referentin **Prof. Dr. Jana Kühl**, 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.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV/ 1

Kurzfassung des Referats:

Zahlen und Fakten – Erkenntnisse der Unfallforschung zum Radverkehr

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV), Berlin

Vor allem ab dem Jahr 2010 stagniert die Zahl der auf dem Rad Getöteten und Verletzten, in den letzten Jahren auch gegen den allgemeinen Trend. Seit dem Jahr 2000 ist die Zahl der bei Unfällen verletzten Radfahrer:innen um 13 Prozent gestiegen. Im vergangenen Jahr waren 15 Prozent aller Getöteten und 27 Prozent aller schwer Verletzten Radfahrer:innen. Zunächst einmal ist dafür der deutlich gestiegene Radverkehrsanteil verantwortlich. Gleichwohl darf diese Erklärung natürlich nicht dazu führen, die Dinge auf sich beruhen zu lassen. Die Zahlen zeigen vor allem große Steigerungsraten bei Senior:innen und Fahrer:innen von Pedelecs, insbesondere in der Kombination dieser beiden Faktoren. Auffällig ist auch, dass rund ein Viertel aller auf dem Fahrrad Verletzten bei sogenannten Alleinunfällen zu Schaden gekommen ist. Dabei dürfte es sich in der Mehrzahl der Fälle um Stürze handeln, zu deren Ursachen es allerdings wenig Erkenntnisse gibt. In Hinblick auf die Bereiche, in denen Radunfälle mit Kraftfahrzeugen geschehen, lag der Fokus der Aufmerksamkeit in der Vergangenheit zu Recht auf Kreuzungen und Einmündungen. Unterschätzt wurde aber das Risiko durch Grundstückszufahrten. Immerhin fast jeder fünfte Radunfall mit einem Pkw als Gegner geschieht hier, mit meist schweren Verletzungen. Firmengelände, Supermärkte, Tankstellen stehen dabei im Fokus. Hier wäre zu überlegen, ob nicht die privaten Betreiber die Auflage einer sicheren Führung der dortigen Fahrzeugströme erhalten sollten. Pedelecs sind ein zunehmendes Problem, immerhin starb jeder dritte Fahrradfahrer auf einem Pedelec. Wobei die fahrleistungsbezogene Auswertung zeigt, dass das Risiko auf Fahrrad und Pedelec sich gar nicht so sehr unterscheidet. Das Problem liegt wohl eher darin, dass viele der besonders auffälligen hochbetagten Pedelec-Nutzer:innen ein normales Fahrrad gar nicht mehr gefahren wären. Dem erhöhten Unfallgeschehen steht also eine neu gewonnene Mobilität gegenüber, die sowohl sozial als auch über den Gesundheitseffekt beachtet werden sollte. Perspektivisch kritisch ist die fehlende Definition eines Fahrrads in seinen Maßen und Gewichten zu sehen. Durch Elektroantriebe sind hier völlig neue Fahrzeugdimensionen möglich, die mit den üblichen Radverkehrsanlagen nicht kompatibel sind und in großer Zahl Rad- und Fußverkehrsanlagen zustellen werden. Hierauf sollte der Gesetzgeber rechtzeitig reagieren.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 2

Kurzfassung des Referats

Flächenkonkurrenzen und Zielkonflikte - Sicherer Radverkehr durch Schaffung durchgängiger Netze außerorts und in Ortsmitten

Arne Koerd

Stellvertretender Leiter Abteilung Nachhaltige Mobilität, Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Stuttgart

Bund, Länder und Kommunen haben sich ambitionierte Ziele zur Steigerung des Radverkehrs gesetzt. Jetzt geht es darum, in Umsetzung dieser Ziele die Zahl der Radfahrenden signifikant zu steigern und den Radverkehr gleichzeitig deutlich sicherer zu machen.

Die Radverkehrsförderung muss in den Dörfern und Gemeinden ankommen

Oft wird die Diskussion um die Zukunft des Radverkehrs aus der Großstadtperspektive geführt. Dabei bedarf es insbesondere für kleinere und mittlere Städten sowie für ländliche Räume angepasster Lösungen und verstärkter Aktivitäten. Auf dem Land stagniert der Radverkehrsanteil. 40 % aller tödlichen Radverkehrsunfälle ereignen sich außerorts.

Sicherer Radverkehr braucht durchgängige Netze

Der Schritt vom Ausbau einzelner Abschnitte zu flächendeckend sicheren und attraktiven Netzen erfordert ein deutlich erhöhtes Tempo beim Radwegebau innerorts und außerorts. Wichtig sind Radwege mit mehr Qualität aber zugleich schnell umsetzbare Verbesserungen und Lösungen für enge Straßenräume. Sicherheitsrelevant sind insbesondere Sichtbeziehungen, Geschwindigkeiten auf gemeinsamen Verkehrsflächen und die konsequente Anwendung der Infrastrukturstandards.

Radverkehr gehört in die Ortsmitten

Ortsmitten sollten nicht auf die Funktion als Ortsdurchfahrt für den Kfz-Verkehr reduziert werden. Nur wenn Rad- und Fußwege durchgängig attraktiv und sicher ausgebaut werden, entstehen lebendige Ortsmitten mit hoher Lebensqualität. Hierfür sind oft Flächenumverteilungen notwendig.

Radverkehr kann sichere Mobilität für alle schaffen

Sichere Wege sind Voraussetzung für selbstbestimmte aktive Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe insbesondere von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. Schulwegpläne, Infrastruktur für alle von 8 bis 88 und Fahrtrainings verbessern deren Mobilität und Sicherheit.

Vorreiterkommunen zum Standard machen - Sicherer Radverkehr darf kein Zufall sein

Vorreiterkommunen zeigen wie erfolgreiche Radverkehrsförderung funktioniert. Insbesondere in ländlichen Räumen hängt die Qualität und Sicherheit des Radverkehrs oft an Einzelpersonen und variiert von Landkreis zu Landkreis, von Ort zu Ort. Wir brauchen flächendeckend Strukturen und Kümmerer für die Umsetzung, damit Radverkehr überall attraktiv und sicher wird.

Wir müssen schneller und konsequenter handeln

Unfallzahlen, Energiekrise und Klimaschutz erfordern eine beschleunigte Verkehrswende. Die bisherigen Aktivitäten waren nicht ausreichend für einen flächendeckend sicheren Radverkehr. Hierfür sind mehr Investitionen, mehr Personal sowie ein angepasster Rechtsrahmen notwendig.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 3

Kurzfassung des Referats

Gesellschaftliche Implikationen einer (Rad-)Verkehrswende

Prof. Dr. Jana Kühl

Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, Institut für Verkehrsmanagement, Salzgitter

Mit steigenden Radverkehrszahlen nehmen die Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden zu. Die Verkehrsinfrastrukturen wie auch die gesellschaftliche Mobilitätspraxis sind gegenwärtig primär auf Automobilität ausgerichtet. Radfahrende erscheinen in diesem Selbstverständnis vielfach als Behinderung des Verkehrsflusses. Aus Sicht von Radfahrenden fehlt es an sicheren durchgängigen Radverkehrsanlagen und an Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende. Infolge infrastruktureller Unzulänglichkeiten behindern und begegnen sich Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in gefährlicher und konfliktreicher Weise. Zugleich haben sich Verhaltensweisen etabliert, in denen sich Radfahrende und Autofahrende rücksichtslos verhalten oder gar andere gefährden. Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen werden in der gelebten Praxis als normal angesehen. Es erscheint normal, auf Rad- und Gehwegen zu parken oder auf Gehwegen Rad zu fahren. Diese Verstöße erweisen sich im Zuge steigender Radverkehrszahlen als sicherheitsgefährdend.

Der Beitrag vertritt die These, dass zur Steigerung der Verkehrssicherheit veränderte Umgangsweisen benötigt werden, mit denen ein umsichtiges, regelkonformes Verhalten und gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr etabliert wird. Dabei dienen Ausprägungen der niederländischen Mobilitätskultur als Vorbild. Radfahren ist hier Normalität und deren Sicherheit wird in Politik, Planung und Gesellschaft geachtet. Zudem gehört ein diszipliniertes umsichtiges Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden zur etablierten Praxis. Jedoch braucht es zur Etablierung einer solchen Umgangsweise die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen. Hierzu zählen Anpassungen von Infrastrukturen und von Normen und Gesetzen sowie hiermit einhergehend ein Wandel gesellschaftlicher Selbstverständnisse und Handlungsweisen zur gegenseitigen Akzeptanz aller Verkehrsarten. Ziel ist es, über soziale Normen, angepasste Infrastrukturen und veränderte Regularien eine veränderte Kultur des Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden und unterschiedlicher Verkehrsarten zu etablieren. Der Beitrag vertieft hierzu den Zusammenhang von Normsetzung und Normen als gelebte Praxis und liefert Beispiele, wie Normsetzungen über die gebaute Umwelt erlebt und über gesellschaftliche Realitätsgestaltung und adaptiert und somit ein „Kulturwandel“ angestoßen werden kann.



60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 4

Kurzfassung des Referats

Radverkehr in Städten - Zielkonflikte und Lösungsansätze für mehr Radverkehrssicherheit

Michael Milde

Abteilungsleiter Mobilitätsplanung der Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau, Münster

Die zunehmende Erkenntnis, dass „wir“ nicht allen Ansprüchen an den begrenzt verfügbaren Verkehrsraum gerecht werden können, führt zu einem unmittelbaren Handlungsdruck beim hoch-emotionalen Thema „Mobilität“. Am „Ende des Tages“ wird die Entscheidung stehen müssen, ob und in welchem Umfang die benötigte öffentliche Verkehrsfläche, die überproportional durch den Kfz-Verkehr beansprucht wird, zugunsten des Radverkehrs (plus Fußgänger und ÖPNV) umverteilt werden kann. Hierbei handelt es sich um einen mittel- bis langfristigen Transformations- und Planungsprozess. Ziel muss hierbei sein, den öffentlichen (Verkehrs-)Raum mehr und mehr zu einem kommunikativen und sicheren, von nachhaltiger Mobilität geprägten Begegnungs- und Erlebnisraum zu machen.

Fest steht, dass ohne die politische und gesellschaftliche Bereitschaft, Flächen zu Gunsten des Umweltverbundes, und damit auch des Fahrrades, umzuverteilen, die Mobilitätswende nicht gelingen wird. Denn mehr Sicherheit für Radfahrende (und Zufußgehende) gibt es nicht zum „Null-Tarif“. Allein mit Beschilderungen und Markierungen sowie dem Appell nach gegenseitiger Rücksichtnahme ist es nicht getan. Ein echtes Umdenken und die Bereitschaft zum sachbezogenen Dialog ist auf allen Seiten erforderlich. Dabei muss Konsens bestehen, dass auch Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur Geld kosten dürfen, was ausdrücklich Ingenieurbauwerke miteinschließen muss.

Zur Wahrheit gehört, dass es Antworten für das Auto braucht, welches schlichtweg „da ist“ und sich nicht über Nacht in „Luft auflöst“. So ist zu klären, inwiefern teilweise Substitute für das Kfz-Parken angeboten werden können. Ansätze hierzu wären z. B. Quartiersgaragen in (verdichteten) Wohnquartieren sowie die Reduzierung von Straßen begleitendem Parken durch teilweise Verlagerung in vorhandene, oftmals nicht ausgelastete Parkhäuser in den Innenstädten. Grundlage hierfür müssen Parkraumkonzepte sein, die u. a. eine flächendeckende Bewirtschaftung des Kfz-Parkens vorsehen.

Hierdurch könnten z. B. Maßnahmen zur Attraktivierung der Radinfrastruktur und des ÖPNV (ko)finanziert werden, um somit den Umstieg vom Auto auf Verkehrsträger des Umweltverbundes zu erleichtern. Damit ist jetzt zu beginnen. Gute Best-Practice-Lösungen müssen zügig „auf der Straße“ sicht- und erfahrbar werden – wie z. B. die neuen Fahrradstraßen 2.0 in Münster-, so dass sich der „Umsetzungs-Stau“ erkennbar aufzulösen beginnt.

Denn: Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit benötigt mehr Platz - jetzt!