

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018

Mehr Sicherheit des Radverkehrs durch sichere Radverkehrsinfrastruktur

Problemstellung

In Deutschland sind in den letzten Jahren die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (inkl. Pedelecs) erheblich und nahezu kontinuierlich angestiegen. So sind in 2016 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt über 81 Tausend Rad fahrende Personen verunglückt. Es bedeutet, dass in Deutschland jedes Jahr eine Person je 1000 Einwohner Opfer eines Radverkehrsunfalls wird (98,9 /100T Ew). Hinzu kommt bei Unfällen mit Radfahrenden eine besonders hohe Dunkelziffer, die nach Expertenschätzungen über 50 Prozent liegt. Bei ungeschützten Verkehrsteilnehmern sind Verunglückte so gut wie immer auch mehr oder weniger schwer verletzt, an den Unfallfolgen verstorben sind 393 Menschen (2016). Diese Gefahren treten nahezu vollständig (über 90 % der Verunglückten) innerhalb von Ortschaften auf.

Dabei gefährden sich Radfahrende durch ihr Verhalten auch selbst oder nehmen zumindest durch bewusste oder unbewusste Risikobereitschaft ihre Gefährdung billigend in Kauf. Ein erheblicher Anteil dieses Verhaltens wird jedoch durch das äußere Umfeld geprägt, welches wiederum neben den anderen Verkehrsteilnehmern, der Witterung und dem eigenen Fahrzeug in starkem Maße durch die Infrastruktur bestimmt ist. Dafür spricht, dass bei den Fehlern der Radfahrenden, soweit sie durch die unfallaufnehmende Polizei festgestellt werden, die falsche Straßennutzung den weitaus größten Anteil hat. Dies bedeutet, dass eine Vielzahl von Gefahren in Bezug auf den Radverkehr davon ausgeht, dass vorhandene Radverkehrsanlagen nicht oder falsch genutzt werden. Da dies in erheblichem Umfang die Altersgruppen zwischen 18 und 35 Jahren betrifft, kann dies kaum eine Folge unzureichender Kenntnis (bei Kindern) oder Leistungsfähigkeit (bei Älteren) sein.

Bereits der oberflächliche Blick jedes Verkehrsteilnehmers zeigt, dass die Radverkehrsinfrastruktur, bestehend aus baulichen und verkehrstechnisch dargestellten Radverkehrsanlagen, vor allem innerorts eine große Vielfalt erreicht hat. Darüber hinaus sind in unterschiedlichen Regionen und Städten teilweise deutliche Unterschiede in Bauweise und Anwendungshäufigkeit der verschiedenen Formen anzutreffen.

Im Grundsatz gelten für jede dieser Formen nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO bundeseinheitliche Anwendungsregeln. Damit sind die Verhaltens- und Benutzungsregeln für alle Verkehrsteilnehmer verbindlich. Daraus ergeben sich zwei gravierende Probleme in der Praxis:

Zum einen sind diese Verkehrsregeln nur einem kleinen Teil der Verkehrsteilnehmer zutreffend bekannt. Dies betrifft keineswegs nur die Radfahrenden, sondern in erheblichem Umfang auch Autofahrende und Fußgänger. Häufig werden die Regeln falsch interpretiert bzw. angewendet. Auch Entscheidungsträger sind nicht immer sicher in der Auslegung der rechtlichen Varianten, so dass vielfach Verhaltensregeln als nicht relevant interpretiert werden. Vor allem die Sicherheitsbedeutung ist so gut wie nicht im Bewusstsein der Beteiligten. Als Beispiele seien genannt die Regeln beim Schutzstreifen: Gilt Benutzungspflicht für Radverkehr? Ist Benutzung durch Kraftfahrzeuge erlaubt? Was ist der erkennbare Unterschied zum Radfahrstreifen?

Zum zweiten sind sowohl die Anwendungsvorschriften als auch der angestrebte Nutzen von bestimmten Formen der Radverkehrsführung bei den dafür zuständigen und verantwortlichen Fachleuten nur selten voll umfänglich bekannt. Als Beispiel sei genannt der nicht benutzungspflichtige Radweg: Wie erkennbar? Wo sinnvoll? Wann zulässig?

Die Folge aus beiden Einflüssen sind eine unstrukturierte Anwendung der vielfältigen Führungsformen für den Radverkehr, deren Benutzungsregeln von den Verkehrsteilnehmern weder verstanden noch akzeptiert werden (können). Die mehrfachen Veränderungen der Vorschriften („Radverkehrs-Novelle“) in den letzten Jahren haben zu weiterer Verunsicherung geführt. Es ist nicht exakt nachweisbar, in welchem Ausmaß dies die Verkehrssicherheit des Radverkehrs verschlechtert, aber als „Unfallverhütungsvorschrift“ dient in diesem Sektor die StVO kaum noch.

Stand der Wissenschaft

Die Anzahl der Untersuchungen zur Radverkehrssicherheit aus den letzten Jahren ist erheblich. Die Ergebnisse sind nur selten methodisch kompatibel, oft in der Aussage divergent und leider nicht immer übertragbar bzw. verallgemeinerbar. Dies führt dazu, dass sowohl Anwender als auch Interessengruppen mühelos mindestens eine Fachveröffentlichung finden, die ihre jeweilige Auffassung und Intention stützt. Das Aufeinandertreffen solcher Studien verstärkt in der Praxis erneut die Vielfalt der Anwendung in teilweise ungeeigneter Weise, da sich der Eindruck festsetzen kann, dass man für jede Auffassung einen Beleg findet.

Derzeit findet eine Diskussion zur weiteren Diversifizierung der Möglichkeiten statt: Propagiert werden „Duale Führungsformen“, bei denen für die unterschiedlichen Nutzergruppen (Gelegenheits- vs. professionelle Radfahrende) sowohl benutzungspflichtige als auch vorrangig wahlfreie Infrastrukturangebote im gleichen Straßenraum nebeneinander gemacht werden sollen, wobei weder Erkenntnisse zum Nutzen derartiger Vorschläge vorliegen noch auf bestehende und teilweise international übliche Verkehrsrechtsbedingungen geachtet wird. Die Diskussion wird überlagert durch Unkenntnis zum Sicherheitseinfluss bei zunehmendem Radverkehrsaufkommen: Es werden methodisch fragwürdige Studien zitiert, nach denen die Sicherheit des Radverkehrs infolge der Zunahme dieser Verkehrsmittel steige (sog. Safety in Numbers). Dies verleitet zur Strategie, möglichst viel (Plakatives) zur Förderung des Radverkehrs zu tun, ohne die für eine sichere Verkehrsabwicklung erforderlichen (kostenaufwendigen) Voraussetzungen in der Infrastruktur zu schaffen, da „mehr Radverkehr sich automatisch selbst schützt“. Tatsächlich wird in Städten mit hohem Radverkehrsaufkommen auch eine hohe Unfallbelastung dieser Verkehrsart beobachtet und zunehmende Radverkehrszahlen führen auch zu einer Zunahme deren Unfälle.

Demgegenüber hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ausführlich die Forschungslage bewertet und auf validen Ergebnissen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ entwickelt, die damit auch als Stand der Wissenschaft gelten können. Diese Empfehlungen werden zurzeit wieder aktualisiert.

Beschlussfassung

Die Deutsche Verkehrswacht fordert den Gesetzgeber auf, die Vielfalt der möglichen Lösungen für Radverkehrsanlagen kritisch zu überprüfen und auf ein verständliches und notwendiges Maß einzugrenzen. Das bedeutet konkret:

- Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)“ sind als umfassendes Entwurfsregelwerk zu betrachten, dessen Vielfalt auf sinnvolle und notwendige Lösungen im Gesetzestext zu verdichten ist.
- Die Verhaltensvorschriften für alle Verkehrsteilnahmearten sollen sich am Grundsatz der einfachen Verständlichkeit orientieren. Für wenige klar erkennbare Radverkehrslösungen müssen einheitliche und verständliche Regeln gelten.
- Mit Blick auf die deutliche Zunahme des Radverkehrs an der innerstädtischen Verkehrsleistung sind keine neuen zusätzlichen Führungsformen erforderlich.
- Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind in der Benutzung vor Ort nicht verständlich und dienen grundsätzlich nicht der Sicherheit.
- Wird aufgrund neuerer Rechtsprechung die Benutzungspflicht für einen bestehenden Radweg aufgehoben, muss dieser gleichwohl auf einen mit den einschlägigen Richtlinien kompatiblen Standard ertüchtigt oder zurückgebaut werden. Bei Rückbau ist eine sichere Alternative zu schaffen.
- Schutzstreifen werden vielfach dort angeordnet, wo die Anlage benutzungspflichtiger Radwege und –streifen nicht möglich erscheint, aber eigentlich erforderlich wäre. Schutzstreifen können aber dieses Dilemma nicht lösen. Ihre Anwendung ist auf die wenigen sinnvollen Fälle zu begrenzen.

Köln, 16.06.2018