

ADFC-Stellungnahme zum Verkehrsgerichtstag 2022

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

Grundsätzlich gilt: Für mehr Verkehrssicherheit ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur das entscheidende Instrument. Dabei geht es nicht nur um viel mehr sichere und komfortable Fahrradwege, es muss sich vielmehr die gesamte Radverkehrsinfrastruktur stark verbessern und aus der Sicht der Nutzer*innen geplant werden, das heißt z.B. lückenlose Radwegenetze, geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild, getrennte Ampelsignalisierung und Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Grundlage für die Kommunen ihre Straßen entsprechend umzubauen, ist ein reformiertes Straßenverkehrsgesetz, das dem klimafreundlichen Umweltverbund den Vorrang einräumt.

I. Antworten des ADFC im Detail:

Der Verkehrsgerichtstag 2022 stellt im Arbeitskreis IV die Frage „Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?“. Der ADFC begrüßt, dass die diesjährige Verkehrsrechtskonferenz nicht nur die Verbesserung der Verkehrssicherheit als Ziel setzt, sondern auch die Zunahme des Radverkehrs. Denn:

A. Radverkehr ist Klimaschutz.

Der ADFC fordert mehr Radverkehr, um das Leben in unseren Städten besser und sicherer zu machen und beim Klimaschutz voranzukommen. Der Verkehrssektor muss in sehr kurzer Zeit massiv Treibhausgase einsparen. Dafür bietet sich das Fahrrad als Alternative zum Auto an. Denn: Die Hälfte aller Alltagswege ist kürzer als fünf Kilometer, – eine Distanz, die problemlos mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann – wenn es denn sichere und bequeme Fahrradwege gibt. Mit dem Pedelec sind auch Distanzen von 10-15 km für Fahrrad-Pendler*innen gut zu bewältigen. In diesem Entfernungsbereich finden 75 Prozent unserer Alltagswege statt. Das Straßenverkehrsrecht muss dringend modernisiert werden, um dem Fahrrad als klimafreundlichem Verkehrsmittel mehr Platz auf unseren Straßen einzuräumen.

Der ADFC fordert:

- Verdreifachung der Radwege und des Radverkehrs bis 2030 und Erhöhung und Verstärkung der Mittel im Bundeshaushalt für den Ausbau.
- Lückenlose Radwegenetze in der Stadt und auf dem Land.
- Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr (Fahrradparken am Bahnhof nach dem Vorbild der Niederlande).

B. Kommunen mehr Möglichkeiten zum Ausbau von Radverkehrsanlagen und für Geschwindigkeitsbegrenzungen geben.

§ 45 Abs. 9 StVO verlangt für die Anordnung von Radverkehrsanlagen, dass sie aus Verkehrssicherheitsgründen „zwingend erforderlich“ sind. Das ermöglicht nur Maßnahmen an Unfallschwerpunkten und behindert den Ausbau von Radverkehrsnetzen. Ein weiteres Hindernis ist das Straßenverkehrsgesetz (StVG) als

Ermächtigungsgrundlage für die StVO. Das StVG ist aus dem „Kraftfahrzeuggesetz“ von 1909 hervorgegangen und verhindert mit seinem Ziel der Leichtigkeit des (Kfz-)Verkehrs z. B. die Anlage von Radfahrstreifen sowie der Anordnung von Tempo 30 innerorts. Tempo 30 verbessert die Verkehrssicherheit deutlich und trägt zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr bei. Niedrige Geschwindigkeiten bedeuten ein deutlich geringeres Risiko für schwerste oder tödliche Verletzungen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. So wird Radfahren auch für Menschen attraktiv, die das Rad noch nicht für ihre Alltagswege nutzen. Außerdem mindert Tempo 30 die Lärm- und Schadstoffbelastung und erhöht die Lebensqualität.

Der ADFC fordert:

- Umsetzung des Koalitionsvertrags: Das Straßenverkehrsgesetz muss über die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinaus um weitere Ziele ergänzt werden (Vision Zero, Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz, nachhaltige Stadtentwicklung).
- Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmemöglichkeit für Hauptverkehrsstraßen

C. Infrastruktur aus der Sicht der Nutzer*innen planen

Manche Radfahrer*innen lassen Verkehrsregeln außer Acht, weil sie sich dann sicherer fühlen. Beispiele sind das Fahren auf Gehwegen, wenn keine Radverkehrsanlage vorhanden ist und die Fahrbahn zu gefährlich erscheint, und das Fahren auf Radwegen entgegen der Fahrtrichtung, um nicht zweimal eine stark befahrene Straße queren zu müssen. Objektiv ist dieses Verhalten nicht sicherer. Im Gegenteil: Die Benutzung falscher Straßenteile ist die häufigste Unfallursache, für die Radfahrer verantwortlich sind. Fördern lässt sich richtiges Verhalten durch bessere Radverkehrsanlagen: Während Bordsteinradwege zu 20 Prozent und mehr in der falschen Richtung benutzt werden, sind es bei Radspuren auf und neben der Fahrbahn nur etwa 10 Prozent. Radfahrer brauchen Platz und wenig Mischung mit schnellen Kraftfahrzeugen. Die ERA 2010 sollen entsprechend ergänzt und in allen Kommunen konsequent angewandt werden. In der Anwendung dieses Regelwerks ist zu vermeiden, Kfz-Höchstmenge und Mindestmaße von Radverkehrsanlagen zu kombinieren.

Der ADFC fordert:

- Bordsteinradwege als konfliktträchtige gemeinsame Geh- und Radwege, irritierende Zweirichtungsradwege oder zugeparkte Radfahr- und Schutzstreifen sind durch geschützte und intuitiv verständliche Führungsformen des Radverkehrs zu ersetzen.

D. Ältere Radfahrende besser schützen.

Ältere Radfahrer*innen haben nicht mehr Unfälle als jüngere (es sind sogar weniger), aber sie erleiden häufiger und schwerere Verletzungen und erscheinen so häufiger in der Unfallstatistik. Das gilt auch bei der Nutzung von Pedelecs. Erwachsene Pedelec-Fahrer*innen (35-74 Jahre) haben nach einer Studie der Unfallforschung der Versicherer kein erhöhtes fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko, auch nicht im Vergleich zu gleichaltrigen Fahrrad-Fahrer*innen. Ab 75 Jahren macht sich dann die gesteigerte Verletzbarkeit älterer Menschen bemerkbar, die außerdem bisher die größte Nutzer*innengruppe von Pedelecs sind. Was sehr alten Menschen auf dem Fahrrad oder Pedelec besonders helfen kann, z. B. Vorfahrtsituationen an Kreuzungen übersichtlicher zu gestalten, kommt allen Altersgruppen zugute.

Der ADFC fordert:

- Geschwindigkeit oder Leistung von Pedelecs (mit Tretunterstützung bis 25 km/h und 250 Watt Nennleistung) sollen für ältere Nutzer*innen nicht zusätzlich eingeschränkt werden.
- Geschützte Radfahrstreifen und Schutzkreuzungen nach niederländischem Vorbild kommen allen Altersgruppen zu gute. Für ältere Radfahrende sind sie zur Vermeidung von Unfällen besonders wichtig

E. Abbiegeunfälle und ihre Folgen für den Radverkehr reduzieren

Innerorts ereignen sich zwei Drittel der Fahrradunfälle an Kreuzungen und Einmündungen – besonders oft, wenn Radfahrende beim Abbiegen von Kfz-Fahrer*innen übersehen werden. Sichthindernisse auch im Sichtfeld für den Schulterblick müssen beseitigt werden. Gute Sicht und eine für Radfahrende klar vorgegebene Führung sind vorzugsweise durch geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) zu verwirklichen. Sie bieten Radfahrer*innen durch eine physische Abtrennung Schutz vor dem Zuparken ihrer Fahrspur, gegen zu dichtes Überholen und bei dazu passender Gestaltung der Kreuzungen (Protected Intersections - geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild) auch gegen Kollisionen mit abbiegenden Kraftfahrzeugen.

Fortschritte sind bei den Rechtsabbiegeunfällen mit LKWs zu verzeichnen. Nach 40 tödlichen Unfällen im Jahr 2020 ging ihre Zahl 2021 auf die Hälfte zurück. Dieser Trend hat sich im ersten Halbjahr 2022 mit sechs tödlichen Unfällen fortgesetzt. Der ADFC führt den Rückgang auf die neu eingeführte Pflicht zum Abbiegen mit Schrittgeschwindigkeit und auf die freiwillige Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen zurück. Trotz Förderung durch das Bundesverkehrsministerium ist ihre Verbreitung in der bestehenden Lkw-Flotte mit zirka zehn Prozent aber immer noch zu gering.

An Ampelkreuzungen sehen die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ immer noch vor, dass rechts abbiegende Kraftfahrzeuge und der geradeaus fahrende Radverkehr gleichzeitig Grün erhalten. Wo getrennte Rechtsabbiegespuren bestehen oder eingerichtet werden können, sollen getrennte Ampelphasen programmiert werden.

Der ADFC fordert:

- Die Bundesregierung soll sich bei der EU für die verpflichtende Nachrüstung von Lkw und Bussen mit Abbiegeassistenten einsetzen.
- Fortsetzung der finanziellen Förderung der Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenten mit Bundesmitteln, auch nach der gesetzlichen Verpflichtung für Neufahrzeuge ab Juli 2024, um die Verbreitung im Lkw-Bestand zu erhöhen.
- Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild
- Getrennte Ampelsignalisierung für rechts abbiegende Kraftfahrzeuge und für geradeaus querenden Rad- und Fußverkehr soll zur Regel werden, wo dies durch getrennte Rechtsabbiegespuren machbar ist.

II. Empfehlungen im Detail:

Gesetzgebung:

- Aufnahme der Vision Zero (keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr) und weiterer neuer Ziele über Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinaus (Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz, nachhaltige Stadtentwicklung) in StVG und StVO.
- Tempolimit innerorts 30, auf Landstraßen ohne Radwege 70 km/h
- 1,1 Promille-Grenze als Ordnungswidrigkeit für Radfahrende. Diese Empfehlung eines zusätzlichen Grenzwerts durch den Verkehrsgerichtstag 2015 hat der Gesetzgeber bisher nicht umgesetzt. Alkohol als Unfallursache im Radverkehr hat seit 2017 wieder zugenommen.

Fahrzeuge:

- Die Bundesregierung soll sich bei der EU für die verpflichtende Nachrüstung von Lkw und Bussen mit Abbiegeassistenten einsetzen. Bis zu einer Nachrüstplicht, die nur die EU beschließen kann, soll die finanzielle Förderung der Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenten fortgesetzt werden, um die Verbreitung im Lkw-Bestand von derzeit weniger als zehn Prozent zu erhöhen.
- Zusätzliche Einschränkungen der Geschwindigkeit oder Leistung von Pedelecs (mit Tretunterstützung bis 25 km/h und 250 Watt Nenndauerleistung) für ältere Nutzer*innen sind nicht erforderlich. Ältere Menschen haben nicht mehr Pedelec-Unfälle, sondern weniger als jüngere. Dass sie häufiger in der Verkehrsunfallstatistik erscheinen, liegt an ihrer altersbedingten Verletzungsanfälligkeit und nicht am angeblich zu schnellen Fahrzeug.

Infrastruktur:

- Der ADFC empfiehlt die getrennte Ampelsignalisierung für rechts abbiegende Kraftfahrzeug und für geradeaus querenden Rad- und Fußverkehr, wo dies durch getrennte Rechtsabbiegespuren machbar ist. Die „Leistungsfähigkeit“ einer Kreuzung für Rechtsabbieger kann bei starkem Radverkehr sogar zunehmen.

Verhalten:

- Bußgeld für zu dichtes Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge deutlich erhöhen. Das Verwarnungsgeld für Überholen ohne den gesetzlichen Sicherheitsabstand beträgt nur 30 Euro und ist seit fast 50 Jahren nicht erhöht worden. Es sollte mindestens so hoch sein wie das Bußgeld für den Verstoß gegen das beschilderte Überholverbot (70 Euro), mit erhöhten Sätzen für qualifizierte Abstandsunterschreitungen. Der Bund soll die Entwicklung eines standardisierten Messverfahrens zur automatisierten Kontrolle des Überholabstands fördern.
- Auf Landstraßen indirektes Linksabbiegen für Radfahrende empfehlen. Eine hohe Zahl von Getöteten im Radverkehr außerorts ist auf direktes Abbiegen vom Fahrbahnrand aus zurückzuführen. Radfahrende übersehen auf Landstraßen schnell herankommende Kraftfahrzeuge und werden von hinten angefahren. Sicherer ist es, das indirekte Linksabbiegen zu wählen: Hier bleibt der/die Radfahrende zunächst rechts und

überquert die Kreuzung oder Einmündung. Anschließend biegt er/sie dann nach links ab. Der Radfahrende überquert dabei also zwei Fahrbahnen jeweils geradeaus.

- Um Versicherungslücken nach Fahrradunfällen zu schließen, sollte die Einrichtung eines Garantiefonds nach dem Vorbild der Verkehrsofferhilfe geprüft werden. 15 Prozent aller Haushalte haben keine Haftpflichtversicherung, darunter viele ärmere, die auch kein Geld haben, um selbst für Schadensersatz nach einem Fahrradunfall aufzukommen. Geschädigte Unfallgegner gehen dann leer aus. Eine Pflichthaftpflichtversicherung für 70 bis 80 Mio. Fahrräder und Pedelecs wäre wegen des hohen Verwaltungsaufwands unwirtschaftlich. Der Bund könnte stattdessen als Maßnahme der Radverkehrsförderung einen Fonds finanzieren. Vorbild ist die Verkehrsofferhilfe für Unfälle mit unversicherten Kraftfahrzeugen, die auf gesetzlicher Grundlage aus Prämien der Kfz-Haftpflichtversicherung finanziert wird. Man sollte den neuen Fonds auf Ersatzleistungen für Körperschäden begrenzen, unter Ausschluss von Sachschäden.

Stand: 15.08.2022