

VISION ZERO



Mit Sicherheit mehr Radverkehr

Sechs Forderungen für mehr Sicherheit der Radfahrenden

Mit Sicherheit mehr Radverkehr

Der ADFC Baden-Württemberg setzt sich dafür ein, dass Radfahren selbstverständlich und gleichberechtigt, sicher und komfortabel ist – für alle Menschen in Baden-Württemberg.

Grundlegendes Ziel in Baden-Württemberg muss die Vision Zero sein. Das heißt, dass im Straßenverkehr niemand schwer verletzt oder gar getötet werden darf. Je sicherer sich die Menschen beim Radfahren fühlen, desto mehr Menschen steigen auf das Fahrrad – und je mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, desto sicherer wird es für alle^a. Um diese positive Rückkopplung für die Verkehrswende zu nutzen, muss das Land Baden-Württemberg massiv in die Verkehrssicherheit für Radfahrende investieren – und zwar in die Erhöhung der objektiven Sicherheit und der subjektiven (gefühlten) Sicherheit.

Die Forderungen des ADFC zur Verkehrssicherheit richten sich an „den Staat“. Es geht um Maßnahmen, die Bund, Land und Kommunen ergreifen müssen, um das Leben der Radfahrenden zu schützen.

Sechs Forderungen für mehr Sicherheit der Radfahrenden:

1. Konsequente Anwendung des aktuellen Rechtsrahmens und Durchsetzung bestehender Regelungen
2. Detaillierte Untersuchung der Ursachen aller Fahrradunfälle und Konsequenzen aus den Erkenntnissen ziehen
3. Reduzierung zulässiger Geschwindigkeiten
4. Systematische Verbesserung der Radinfrastruktur hin zu einem sicheren, selbsterklärenden Radnetz für alle
5. Zentrale Aufnahme, Priorisierung und systematische Beseitigung gefährlicher Infrastruktur
6. Verbesserung des Rechtsrahmens

^a ECF: Safety in Numbers <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/safety-numbers>

1. Konsequente Anwendung des aktuellen Rechtsrahmens und Durchsetzung bestehender Regelungen

Den aktuellen Rechtsrahmen konsequent anzuwenden und bestehende Regelungen durchzusetzen ist ein erster und schnell umzusetzender Schritt zu mehr Verkehrssicherheit. Dazu gehört die Sanktionierung von Verkehrsverstößen: Zulässige Geschwindigkeiten gilt es, engmaschiger zu kontrollieren – auch die Abbiegegeschwindigkeit von Lastkraftwagen. Überholabstände werden bislang nur in marginalem Umfang und mit einfachsten Mitteln gemessen. Hier braucht es moderne Technik, die umfangreiche Kontrollen auf jeder Art von Straße möglich macht. Kraftfahrzeuge (Kfz) auf Geh- und Radwegen sowie Falschparkende in Kreuzungsbereichen müssen konsequent und zeitnah entfernt werden. Außerdem sind Durchfahrtsverbote für Kfz durchzusetzen, auch mit Hilfe stationärer Überwachungssysteme. Fahrzeuge, die nicht komplett von Schnee und Eis befreit sind, müssen konsequent aus dem Verkehr gezogen werden.

Bei all diesen Verstößen gilt es, vor allem Wiederholungstäter*innen konsequent zu belangen und sie ggf. auf ihre **Eignung zum Führen eines Kfz** zu überprüfen. Kommunen, die ihrer Aufgabe, die Verkehrssicherheit herzustellen, nicht nachkommen, sind ggf. vom Land zu sanktionieren.

Wichtig ist außerdem eine übersichtliche und **widerspruchsfreie StVO-Beschilderung** – auch bei Baustellen oder anderen temporären Beschilderungen. Das „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Z250) ist nur dort zu verwenden, wo Radfahren explizit verboten sein soll.

Die kontinuierliche **Pflege der Radinfrastruktur** ist verpflichtend. Damit ist der regelmäßige Rückschnitt der Vegetation nicht nur von den Baulastträgern durchzuführen, sondern es müssen auch die benachbarten Grundstückseigentümer*innen in die Pflicht genommen und ggf. sanktioniert werden. Dabei ist nicht nur die Breite des Weges bis zu einer Höhe von 2,5 Metern frei zu halten, sondern auch alle Sichtdreiecke.

Baustellen gilt es zu überwachen: Auch hier sind jederzeit alle **Sichtbeziehungen** frei zu halten. Bei unterbrochenen Fahrbeziehungen sind Umleitungen zu erstellen, auf die frühzeitig hingewiesen wird und die durchgängig ausgeschildert sind.

Die **Oberfläche der Radinfrastruktur** ist in einem guten Zustand zu halten: Schlaglöcher, Wurzelaufrüche, Kanten und ähnliches können nicht nur Stürze verursachen, sondern sie erfordern auch die Aufmerksamkeit des Radfahrenden, die gegenüber dem übrigen Verkehrsgeschehen folglich fehlt. Im Herbst sowie bei Eis und Schnee ist ein systematischer Kehr- und Winterdienst auf allen Hauptradrouten unabdingbar, ebenso die bedarfsgesteuerte Beleuchtung bei einem hohen Aufkommen an zu Fuß Gehenden.



2. Detaillierte Untersuchung der Ursachen aller Fahrradunfälle und Konsequenzen aus den Erkenntnissen ziehen

Parallel zur Durchsetzung des geltenden Rechts müssen die Ursachen aller Fahrradunfälle genau untersucht und bei Bedarf sofortige Konsequenzen gezogen werden. Das soll nicht nur am konkreten Unfallort, sondern an allen vergleichbaren Stellen im Land erfolgen.

Bislang wird jedes Jahr die Statistik der Verkehrsunfälle vorgestellt, darunter auch die mit Beteiligung von Radfahrenden. Vor allem Pedelecnutzer*innen und ältere Radfahrende werden spätestens in der Presse als „Unfallursache“ dargestellt. Das hilft aber nicht weiter. Aus Sicht des ADFC sollte es über mehrere Jahre eine **zentrale Fahrradunfallermittlungsgruppe** mit wissenschaftlicher Begleitung geben, die alle polizeibekanntes Fahrradunfälle untersucht.

Dabei ist zunächst zu klären, welche Faktoren zu den untersuchten Unfällen beigetragen haben (Infrastruktur, Verhalten, rechtliche Rahmenbedingungen usw.). Voraussetzung dafür ist die Definition relevanter Fakten, die bei einer Unfallaufnahme künftig erfasst werden müssen und welches Wissen die unfallaufnehmende Person haben muss. Abschließend ist festzulegen, was es nach jedem Unfall in welchem Zeitraum zu veranlassen gilt, um künftig derartige Unfälle zu vermeiden (z.B. Umbau des Straßenraums, Tempolimit, Anpassen von Richtlinien oder Musterlösungen usw.). Die **Datenlage und das Wissen** über Fahrradunfälle werden noch besser, wenn auch Beinahe-Unfälle gemeldet und untersucht werden.

3. Reduzierung zulässiger Geschwindigkeiten

Es gibt einen direkten physikalischen Zusammenhang von Geschwindigkeit und Gewicht der beteiligten Fahrzeuge und den Unfallfolgen für die Radfahrenden. Daher muss die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge im Mischverkehr mit Radfahrenden deutlich reduziert werden.

Überall dort, wo es **innerorts** keinen Radweg gibt, darf maximal **30 km/h** gefahren werden; **außerorts** auf freier Strecke **70 km/h** und in Kreuzungsbereichen **50 km/h^b**. Wird Kfz- und Radverkehr getrennt, darf das nicht auf Kosten der zu Fuß Gehenden erfolgen.

4. Systematische Verbesserung der Radinfrastruktur hin zu einem durchgehenden Radnetz, das sicher und selbsterklärend ist

Ein **durchgehendes Radnetz** bedeutet, dass es keine „Radweg-Ende“- oder „Radfahrer absteigen“-Schilder gibt. Ausleitungen auf die Fahrbahn müssen geschützt und bei reduzierter Kfz-Geschwindigkeit erfolgen, Bettelampeln sind abzuschaffen.

Zu einer sicheren Radinfrastruktur gehören eine ausreichende **Breite der Radwege**, seitliche Abstände (zu Autos, Mauern, Hecken, Lampen, Schildern usw.) und abgesenkte Bordsteine. Auf Radwegen gibt es keine Schlaglöcher, Drängelgitter, Mülltonnen, Werbeaufsteller oder ähnliches. Pfosten sind nur dann aufzustellen, wenn ortsfremde Autofahrer*innen regelmäßig Sperren missachten und sie müssen zwingend flexibel und mit einer Warnmarkierung versehen sein.

^b WHO, 2017: Managing Speed <https://www.who.int/publications/i/item/managing-speed>

Freie Rechtsabbieger oder Bypässe an Kreisverkehren über eine Radwege- oder Fußwegeverbindung hinweg oder Lichtsignalanlagen mit bedingtem Grün (Gelbblinker) sind nicht mit einer sicheren Infrastruktur vereinbar. Ebenso wenig Radstreifen in Mittellage. Gemischte Führungen von Rad- und Fußverkehr sind nur bei sehr geringem Verkehrsaufkommen denkbar.

Radfahrende können nur dann sicher fahren und sind für Kraftfahrer*innen vorhersehbar, wenn die **Infrastruktur selbsterklärend und intuitiv** verständlich ist. Das ist besonders für unerfahrene Radfahrende, Ortsfremde und schnelle Radfahrer*innen wichtig.

Hauptadtrouten bündeln den Verkehr und versprechen Radfahrenden ein zügiges Vorankommen. Auf den Hauptadtrouten ist unbedingt eine **Trennung der Verkehrsarten** vorzusehen. Daher sind insbesondere verkehrsberuhigte Bereiche und für den Radverkehr freigegebene Gehwege keine geeigneten Infrastrukturelemente auf Hauptadtrouten. Sie erzeugen lediglich Gefahrensituationen und Frust.

5. Zentrale Aufnahme, Priorisierung und systematische Beseitigung gefährlicher Infrastruktur

Da es im ganzen Land eine Vielzahl von Stellen gibt, an denen die Sicherheit der Radfahrenden durch eine schlechte Infrastruktur massiv gefährdet wird, fordern wir die zentrale Aufnahme, Priorisierung und Beseitigung dieser Gefahrenstellen.

Das Land ist für die Sicherheit der Menschen zuständig und muss die **zügige und systematische Gefahrenbeseitigung** daher selbst angehen und auch gegenüber anderen Baulastträgern durchsetzen. Außerdem müssen Maßnahmen entwickelt werden, die die Planung und den Bau solch gefährlicher Infrastruktur unterbindet.

6. Verbesserung des Rechtsrahmens

Es gilt, den aktuellen Rechtsrahmen, vor allem das **Straßengesetz** und die **StVO** weiterzuentwickeln^c. Die theoretisch vorgesehene **Priorität der Verkehrssicherheit** vor der Flüssigkeit des Verkehrs (VwV StVO zu §§39 bis 43) wird in der Praxis häufig nicht angewendet und durch vielfältige nachgeordnete Regelungen unterbunden.

Daher muss das komplette Regelwerk, das im Zuge der Finanzierung, Genehmigung und Planung von Verkehrsanlagen zum Tragen kommt, überprüft und angepasst werden. Außerdem muss es klare und transparente Leitlinien für die Abwägung zwischen Sicherheit und Flüssigkeit (für alle Verkehrsteilnehmenden) geben. Die Vision Zero muss für alle Entscheidungen im Verkehrssektor die oberste Priorität besitzen.

^c ADfC 2018: Ein neues Verkehrsrecht für die Mobilität von heute und morgen!
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Position_Neues_Verkehrsrecht_22022019.pdf



Kontakt:

ADFC Baden-Württemberg

www.adfc-bw.de | info@adfc-bw.de | 0711 / 5047 9410

Stuttgart, 30. November 2021

