Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

# StGB NRW-Thesen zur Radverkehrssicherheit

Stand 21.12.2009

**1. Radfahren gehört inzwischen zum kommunalen Verkehrsalltag und ist auf der Kurzstrecke die beste Art der Fortbewegung**

Der Radverkehr erfährt in allen Alltagssituationen – vom gelegentlichen oder gar regelmäßigen Weg zur Arbeit über kleinere Einkaufsfahrten und zum Shoppen bis zu Besuchen und Treffen – gerade innerhalb der Städte und Gemeinden eine steigende Bedeutung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum ÖPNV. Die allgemein bekannten und unbestrittenen positiven Effekte der innerörtlichen Radnutzung

- Gesundheitsförderung durch Bewegung
- Sparsamkeit im Vergleich insbesondere zur Autonutzung
- Wirtschaftlichste Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs
- Zeitliche und räumliche individuelle Flexibilität
- Umweltfreundlichkeit/Nachhaltigkeit
- Weniger Flächenverbrauch für den (ruhenden) Verkehr
- Verbesserte eigenständige Mobilität für Kinder, Jugendliche und Ältere,

die mit der demographischen Entwicklung, den Umweltbedingungen und den stadträumlichen Nutzungstrends noch größere Bedeutung erlangen werden, können nur voll ausgeschöpft werden, wenn die notwendige objektive und individuell subjektiv empfundene Sicherheit bei der Fahrradnutzung gewährleistet ist.

**2. Der Verkehrssicherheit des Radverkehrs gebührt der gleiche Stellenwert in der kommunalen Verkehrspolitik wie der Sicherheit des motorisierten Verkehrs oder des Fußgängerverkehrs.**

Trotz leicht sinkender Unfallzahlen besteht für Radfahrer ebenso wie für Fußgänger gegenüber Verkehrsteilnehmern in anderen Verkehrsmitteln das größte Risiko, bei Unfällen schwere oder gar tödliche Verletzungen davonzutragen. Über diese tatsächlich bestehende Gefährdung hinaus erhöht das subjektive (Un-)Sicherheitsempfinden bei vielen potenziellen Radnutzern die Hemmschwelle zum häufigeren Zugriff auf das Fahrrad im Alltag.

Radverkehrssicherheit ist damit u. a. aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht ein kommunales Anliegen. Die Förderung eines sicheren Radverkehrs ist gleichzeitig eine gesamtverkehrspolitische Aufgabe, an der Schulen, Polizei, Bund, Land und weitere Beteiligte mitwirken müssen.

**3. Die Kommunen haben zur Stärkung der innerörtlichen Fahrradnutzung schon viel geleistet; jetzt ist der nächste Schritt zu gehen.**

Seit etwa 20 Jahren wird auf der kommunalen Ebene eine eigenständige Radverkehrspolitik mit dem Schwerpunkt einer Neugewichtung der Straßenraumnutzung durch die verschiedenen Verkehrsmittel diskutiert. Bereits in seinen „Orientierungshilfen zur kommunalen Radverkehrspolitik“ hat der Deutsche Städte- und Gemeindebund 1993 den Radverkehr als integrierten Planungsansatz einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung propagiert.

Alle wesentlichen Elemente dieser Neuorientierung - Schaffung eines sicheren und komfortablen Wegenetzes für Fußgänger- und Fahrradverkehre mit den Zielen Abbau des Gefährdungspotentials von Fahrradfahrern, Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrades als gleichberechtigtes Verkehrsmittel, Stärkung des ÖPNV durch verstärkte Nutzung des Fahrrades als Zubringer – sind auch heute noch aktuelle Zielsetzung und Wesensmerkmale kommunaler Radverkehrskonzepte.

Bei der Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte lag der Fokus bislang häufig eher darauf, dem Radverkehr überhaupt einen Verkehrsraum zu schaffen; der Aspekt der Radverkehrssicherheit hat dabei noch keine eigenständige Bedeutung erlangt, sondern ging in der jeweiligen Konzeption auf. Das Fahrrad im Alltag muss künftig bei der Verkehrsentwicklungsplanung als ein vollwertiges Verkehrsmittel akzeptiert werden. Dies gilt im Hinblick auf die Straßeninfrastruktur, aber auch auf das eigenverantwortliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer und nicht zuletzt der Radfahrer selbst.

**4. Das Radverkehrsrecht bietet eine geeignete Grundlage für moderne kommunale Radverkehrssicherheitskonzepte**

Mit der sogenannten Radverkehrsnovelle von StVO 1997 und der jetzt in Kraft getretenen 46. StVO-Novelle hat der Bund viele kommunale Radverkehrsforderungen aufgegriffen und den Kommunen – insbesondere durch die Gleichstellung von baulichen Radwegen und markierten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sowie der restriktiven Neubewertung der Radwegbenutzungspflicht - einen ausreichenden Instrumentenbaukasten zur Neuaufteilung des Straßenraums zur Verfügung gestellt. Aktuell benötigen sie keine weiteren gesetzlichen Tatbestände, um zielgerichtete kommunale Radverkehrssicherheitskonzepte zu erarbeiten.

Die Regelungen der StVO allein sind noch kein kommunales Konzept zur Radverkehrssicherheit, sondern eröffnen lediglich den Weg, die vorhandene Straßeninfrastruktur unter dem Aspekt der Fahrradverkehrssicherheit systematisch neu zu sichten und funktional zu bewerten. Die Hierarchisierung des Straßennetzes in Durchgangs-, Hauptverkehrs- und Nebenstraßen stellt sich für den Radverkehr völlig anders dar als für den PKW-Nutzer. Dem Radverkehr stehen Straßen und Wege sogar als „Hauptstraßen“ zur Verfügung, die für vierrädrige Fahrzeuge gar nicht oder nur eingeschränkt befahrbar sind.

**5. Ein kommunales Radverkehrsicherheitskonzept steht auf den drei Säulen Infrastruktur, Verkehrsregelung, Öffentlichkeitsarbeit**

Ein kommunales Radverkehrssicherheitssystem kann aus übergreifenden infrastrukturellen Maßnahmen, einzelnen Baumaßnahmen, straßenverkehrsrechtlichen Regelungen und weiteren Aktionen zusammengesetzt sein. Handlungsansätze ergeben sich insbesondere bei der Straßen- bzw. Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugsicherheit, der Fahrersicherheit, beim Verkehrsverhalten sowie hinsichtlich der Vernetzung der Akteure bzw. der Betroffenen, der Öffentlichkeitsarbeit und der Information.

Eine kommunale Radverkehrssicherheits-Strategie muss strikt an den Gegebenheiten vor Ort ansetzen. Dies gilt für die topographischen Verhältnisse ebenso wie für die straßenverkehrlichen und die bisherigen radverkehrlichen Ansätze in der Kommune.

Das Grundgerüst einer durchgehenden komfortablen und sicheren Radverkehrsführung unter weitgehender Meidung der Vorrangstraßen des PKW-Verkehrs kann vielerorts schon mittels einer durchdachten Radwegweisung erreicht werden. Häufig können in den verdichteten Stadträumen, in sich geschlossenen Stadtvierteln und Ortsteilen beispielsweise Nord-Süd-Achsen bzw. Ost-West-Achsen ausgeschildert und mit kostengünstigen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet werden, die ein zügiges, querungsarmes und sicheres Vorwärtskommen in die anderen Ortsbereiche sowie die Stadt- bzw. Ortskerne, sprich die Einkaufs- und Aufenthaltsbereiche ermöglichen.

Diese Radverkehrsmagistralen decken sich im Normalfall räumlich nicht mit den Hauptverkehrsstraßen des motorisierten Individualverkehrs. Sie erfüllen aber für den Radverkehr die gleiche Funktion wie die Haupt- und Durchgangsstraßen für den PKW- und den Güterverkehr. Hier ist der Radverkehr die privilegierte Verkehrsart, die beispielweise durch Verkehrsbeschilderung und konsequente Überwachung des Parkraummanagements unterstützt wird. Um eine flächendeckende Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu ermöglichen, sollten flankierend dazu abgestufte Straßenkategorien des Radverkehrs gebildet werden, die der Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmern und -mitteln Rechnung tragen.

**6. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist kommunal beeinflussbar, mit gezielten kostengünstigen Maßnahmen sind Klarheit, Einfachheit, Komfort und Sicherheit erreichbar.**

Bei der technischen und straßenverkehrlichen Umsetzung gestalteter, sicherer Radverkehrsnetze sollte auf Einfachheit, Klarheit, Transparenz und Konsequenz Wert gelegt werden. So sollte ein überschaubarer Kanon vergleichbarer Verkehrssituationen geschaffen und konsequent gleich geregelt werden, auch wenn das gesamte StVO-Instrumentarium vor Ort nicht ausgeschöpft wird. Beispielhaft sei die Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrrad-Gegenverkehr genannt, die in der Praxis zu keinen nennenswerten Problemen geführt hat. Für alle Verkehrsteilnehmer in einer Kommune sollte klar sein: Einmal Gegenverkehr, immer Gegenverkehr.

**7. Sichere Mischung der Verkehre fördern – unsichere Mischung vermeiden**

Der neue Instrumentenbaukasten ermöglicht eine sichere Mischung der Verkehre durch Nutzung der Markierungsmöglichkeiten wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf Fahrbahnen. Die Schutzstreifen sind nicht generell benutzungspflichtig und dürfen auch von anderen motorisierten Fahrzeugen benutzt werden.

Eine „unsichere“ Mischung – häufig bei kombinierten Geh- und Radwegen -, das Recht zur Benutzung linker Radwege sowie die Zulassung des Radverkehrs auf Gehwegen sollten nur in Betracht gezogen werden, wenn die oben beschriebenen Alternativen nicht umsetzbar sind. Die Radverkehrsführung sollte die Möglichkeit sowie den Drang zum Falschfahren, das für Radfahrer mit besonders schweren Verletzungsgefahren verbunden ist, weitestgehend reduzieren. Dies betrifft insbesondere das Fahren gegen die Fahrtrichtung in Straßen mit Zwei-Richtungsverkehr, auch auf Radwegen. Hier ist an Radverkehrsführung durch Nebenstraßen, Beschilderung der Sackgassen mit Durchfahrtsmöglichkeit für Radverkehr, einfache Querungsmöglichkeiten usw. zu denken.

**8. Öffentlichkeitsarbeit, Kooperation und Koordination sind ebenso wichtig und erfolgversprechend wie bauliche und regulierende Eingriffe**

Radverkehrssicherheit kann durch Förderung der Fahrzeugsicherheit erhöht werden. Am Fahrrad selbst sind die Möglichkeiten bislang auf die Sichtbarkeit für andere durch Licht, Reflektoren etc. konzentriert. Hinzu kommt die technische Verkehrssicherheit des Rades, beispielsweise die Funktionstüchtigkeit der Bremsen. Vielfach finden bereits an den Schulen in Kooperation zwischen Kommune, Schule, Polizei und örtlichen Fahrradhändlern Fahrradüberprüfungen statt. Dies sollte kommunaler Standard werden.

Neben der Wartung ihrer Fahrräder können die Radnutzer für die Fahrersicherheit, also für die Sicherheit ihrer eigenen Person Vorsorge leisten. Dazu ist die Sensibilisierung der Radnutzer für die eigene Verletzbarkeit (fehlende Knautschzone, Fahrstabilität) durch Kommunikation zu fördern. Statt weitreichender und häufig missachteter Vorschriften kann hier mehr auf Image-Effekte gesetzt werden. Fahrradhelme sind bei Radsport, aber auch bei einzelnen Nutzergruppen (BMX-Fahrer) „Ehrensache“, aus skandinavischen Ländern wird in jüngerer Zeit über eine Helmmode berichtet. Gleiches gilt für weitere Sicherheitsaccessoires wie

Warnwesten bzw. leuchtende, helle Kleidung, „Airbag-Jacken“, Protektoren usw., wobei sich die Nutzung Letzterer im Radalltag eher in Grenzen halten wird.

Mehr Radverkehr schafft mehr Radverkehrssicherheit – und umgekehrt. Je mehr Fahrrad gefahren wird, desto weniger Unfälle gibt es. Dies gilt für den Radverkehr in einer Stadt per se. Aber auch die Bündelung durch Absprache bzw. durch das Verabreden gemeinsamen Fahrens, z. B. zur Schule kann Sicherheit schaffen. Auch aktives Beieinander-Bleiben zufällig entstehender (und sich wieder auflösender) Radfahrer-Gruppen beispielsweise im Berufsverkehr, fällt hierunter. Solche Gruppen können kommunal u. a. durch vorgezogene Aufstellplätze für Fahrradfahrer an Ampeln initiiert werden.

Das Nebeneinander-Fahren zweier Radfahrer oder in Gruppen sollte mittelfristig zum normalen Bild im Stadtverkehr werden wozu auch eine Öffnung der straßenverkehrlichen Vorschriften nach dem Vorbild anderer Länder beitragen kann. Durch Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme müssen andere, insbesondere „stärkere“ Verkehrsteilnehmer an der Radverkehrssicherheit mitwirken. Pkw sind häufigste Unfallgegner von Radfahrern. Unfallursachen sind plötzlich geöffnete Autotüren und das Übersehen-Werden, etwa bei Kreuzungen von Radweg und Straße, mangelnde Aufmerksamkeit durch Telefonieren am Steuer oder bewusstes Rotlicht-Überfahren – von Auto- und von Radfahrern.

Zu besonders gravierenden Unfallfolgen kommt es bei Zusammenstößen von LKW und Radfahrern. Wesentliche Ursache ist die mangelnde Sichtmöglichkeit aus dem Führerhaus des LKW. Zwar sind zwischenzeitlich entsprechende Spiegel zur Pflicht geworden, das Verhalten beider zusammentreffender Verkehrsteilnehmer ist aber zur Vermeidung von Unfällen entscheidend. Ein beachtlicher Anteil des innerörtlichen LKW-Verkehrs entsteht durch Kommunalfahrzeuge. Besonnenes und vorausschauendes Verhalten (ggfls. durch entsprechende Fortbildung erlernt oder vertieft) der Fahrzeugführer kann die Radverkehrssicherheit konkret fördern und gleichzeitig Vorbildcharakter haben.

**9. Der ruhende Verkehr ist ein maßgeblicher Faktor für Erfolg und Misserfolg kommunaler Radverkehrssicherheitskonzepte**

Ein wesentlicher Grund für die Gleichstellung der baulichen Radwege mit den Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der neuen StVO war das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr am Fahrbahnrand. Bauliche Radwege führen insbesondere zu gefährlichen Konflikten zwischen Radfahrern und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen, weil die Radfahrer kaum zu erkennen sind, wenn zwischen Fahrbahn und Radweg geparkt wird. Während nach der alten StVO und ihren Verwaltungsvorschriften die Anlegung von baulichen Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlen wurde, gibt die neue StVO diese Privilegierung auf.

Eine Diskussion vor Ort über Verkehrssicherheit – auf dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem PKW – bedingt eine Suche nach Lösungen für die innerörtlichen Probleme mit dem ruhenden Verkehr. Hierbei geht es nicht nur um das Falschparken auf Radverkehrsstreifen und Bürgersteigen, sondern auch um die Zulassung der Nutzung sensibler innerörtlicher Flächen für den ruhenden Verkehr.

**10. Es liegt in der kommunalen Verantwortung, Inhalte der Rad-Verkehrssicherheitsarbeit anzustoßen, zu koordinieren und zu kommunizieren.**

Rad-Verkehrssicherheitsarbeit kann im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit wie Polizei, Verkehrsunternehmen, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Kinderschutzbund, Schulen, Kindergärten, Fahrradhändler genutzt und gebündelt werden. Die Verknüpfung zwischen planerischem Handeln, schulischer Mobilitätserziehung und Polizeiarbeit stellt ein wesentliches Handlungsfeld zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar.

Als wesentliche Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit sind in der Zukunft Schüler und Senioren zu definieren. Der demographische Wandel wird in der ersten Altersgruppe neue Überlegungen zur Schülerbeförderung notwendig machen. Die zweite Gruppe birgt ein steigendes Nutzerpotential für den Rad- (und Fußgänger)verkehr. Allerdings sind genau diese Zielgruppen vergleichbar in ihrem Gefährdungspotenzial – hinsichtlich Unaufmerksamkeit, Einschätzungsmöglichkeiten von Gefährdungssituationen oder Angemessenheit (nicht allein Schnelligkeit) der Reaktion auf Verkehrssituationen. Maßnahmen zur Radverkehrssicherheit müssen sich daher in aller Regel nicht für die einzelnen Zielgruppen unterscheiden. Die gleichen Maßnahmen helfen in aller Regel beiden Zielgruppen – und selbstverständlich auch den leistungsfähigeren Radnutzern.