

# **Thesen zur Radverkehrssicherheit**

**aufgestellt durch den Arbeitskreis Radverkehrssicherheit  
der Fachkommission Verkehrsplanung des  
Deutschen Städtetages**

## **Thesen zur Radverkehrssicherheit**

**aufgestellt durch den  
Arbeitskreis Radverkehrssicherheit  
der Fachkommission Verkehrsplanung des  
Deutschen Städtetages**

Herausgeber:  
Deutscher Städtetag

unter Mitarbeit von:

- Dr. Matthias Bohlinger, Stadt Fürth
- Raimund Brodehl, Bonn
- Dr. Uwe Conrad, Stadt Wiesbaden
- Georg Herffs, Stadt Freiburg i. Br.
- Burkhard Horn, Land Berlin
- Michael Milde, Stadt Münster
- Uwe Müller, Stadt Aachen

Hauptgeschäftsstelle:

Thomas Kiel (Referent)

Bildnachweis:

Die verwendeten Fotos entstammen der Broschüre „Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen“, Stadt Münster (Hrsg.), Stadtplanungsamt, Presse- und Informationsamt, Überarbeitete Neuauflage März 2009.

Das Bild „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ (S. 11) entstammt der Verkehrssicherungskampagne 2003 der AG Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW.

ISBN 978-3-88082-252-8

© Deutscher Städtetag, Berlin und Köln 2012

Druck Deutscher Städtetag

Printed in Germany      Imprimé en Allemagne

## **Radfahren als eigenständige Verkehrsart wahrnehmen**

Das Radfahren ist neben dem Zu-Fuß-Gehen die gesündeste und umweltfreundlichste Art sich fortzubewegen. Zunehmend entdecken die Menschen das Fahrrad nicht nur für die Freizeit, sondern nutzen es auch im Alltag für die Fahrt zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen. Radverkehrsanteile in einigen „Fahrradhochburgen“ mit bis zu 38 % am täglichen Verkehrsaufkommen sprechen da eine deutliche Sprache. Dort ist das Fahrrad stadtbildprägend und Werbebotschafter zugleich.

Aber auch in anderen Städten wird Radfahren im Alltag immer populärer und der Ruf nach einer fahrradfreundlichen Infrastruktur immer lauter. Pedelecs und Elektrofahrräder ermöglichen durch Motorunterstützung problemlos die Bewältigung von Anstiegen und die Vergrößerung der Reisedistanzen. Auch dadurch erfährt das Radfahren eine steigende Bedeutung.

Aber Radfahren kann noch viel mehr: Die abgasfreie Fortbewegung verbessert die Umweltsituation und Lebensqualität in den Städten und hilft, den motorisierten Verkehr und die von ihm ausgehenden Belastungen zu reduzieren. Im Bereich der Nahmobilität ist das Fahrrad vielfach das schnellste Fortbewegungsmittel. Wo attraktive Angebote im sogenannten Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Radfahren, Zu-Fuß-Gehen) vorliegen, lässt sich die Nachfrage wesentlich steigern. Der Förderung des Radverkehrs kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Die Attraktivität des Rades wird in erheblichem Maße dadurch geprägt, wie die Sicherheit des Radverkehrs von der Gesellschaft aber auch von jedem Einzelnen wahrgenommen wird. Dabei wird das Radfahren in Teilen der Gesellschaft immer noch als unsicher, ja geradezu gefährlich eingeschätzt. Teilweise wird der zunehmende Radverkehr

vor allem in den großen Städten auch als Grund für ein schlechteres Verkehrsklima bzw. eine Zunahme von Konflikten verantwortlich gemacht. Dies führt zu einem dazu, dass „potenzielle“ Radfahrer das Fahrrad nicht oder nur gelegentlich bzw. nur in der Freizeit nutzen und auch manche Eltern ihren Kindern die Fahrradnutzung gar nicht nahe legen. Zum anderen droht die politische Akzeptanz der aus den genannten Gründen dringend erforderlichen weiteren Förderung des Radverkehrs in Gefahr zu geraten. Intention dieses Thesenpapiers ist daher, neben Anregungen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit auch diese Hemmnisse zu begreifen und Hilfestellung zu geben, sie abzubauen. Es werden Möglichkeiten von objektiven und subjektiven Kriterien zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit aufgezeigt. Das Ziel ist insgesamt, den Radverkehr sicherer zu machen und damit auch die Bereitschaft zum Radfahren zu steigern. Fakt ist: Radverkehrssicherheit ist ein zentraler Baustein zur Förderung des Radverkehrs insgesamt.

Insgesamt zeigt die kommunale Praxis, dass viel Handlungsbedarf besteht. Weiterhin konkurrieren Radfahrer eher mit Fußgängern um Verkehrsflächen als mit Autofahrern. Straßenquerschnitte, verkehrslenkende Maßnahmen sowie Eingriffe zur Optimierung des Verkehrsgeschehens werden oftmals zulasten des Radverkehrs entschieden. Auch mutet man Radfahrern gern mal Umwege und zusätzliche Wartezeiten an Lichtsignalanlagen zu, was bei anderen Verkehrsarten eher weniger akzeptiert würde. Und wenn es ums Geld geht, ist der Radverkehr häufig noch nicht ausreichend bei der Verteilung kommunaler Investitions- und Unterhaltungsmittel berücksichtigt.

Das Radfahren beansprucht daher zu Recht, als eigene Verkehrsart mit spezifischen Bedürfnissen an die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsfinanzierung anerkannt zu werden. Ökologischer und stadtverträglicher lässt sich Verkehr nicht gestalten, es sei denn, man geht zu Fuß.

Gute Bedingungen für den Radverkehr gibt es allerdings nicht zum Nulltarif. Denn der richtlinienkonforme und damit verkehrssichere Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kostet Geld. Aber: nur, wer sicher und komfortabel unterwegs sein kann, wird dauerhaft auf das Fahrrad umsteigen und damit seinen ganz persönlichen Beitrag zur nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung leisten.

## **These 1: Radverkehr muss sicher sein!**

Den Vorteilen des Radfahrens wird leider allzu oft von Skeptikern eine unzureichende bis mangelhafte Sicherheit des Radverkehrs entgegengehalten. Falsch wäre es aber, daraus den Schluss zu ziehen, es sei besser, das Fahrrad stehen zu lassen und lieber das Auto zu benutzen, weil es dann weniger Unfälle gäbe. Im Gegenteil: Selbst in den Fahrradhochburgen sind Radfahrer an der Gesamtunfallzahl mit weniger als 10 % beteiligt.

Das eigentliche Problem sind die Unfallfolgen. Gerade in den Kommunen, in denen zunehmende Radverkehrsanteile mit den Interessen und Verkehrsräumen des motorisierten Verkehrs konkurrieren, ist der Anteil der Radfahrer an Schwerstverletzten oder gar an den Verkehrstoten mitunter sehr hoch. Somit muss das klar definierte Ziel von Radverkehrsplanung und Radverkehrspolitik lauten: Das Radfahren ist substanziell sicherer zu machen!

Das Beispiel der Stadt Münster zeigt, dass der wesentliche Lösungsansatz zunächst in einer differenzierten räumlich-funktionalen

Um dies zu unterstützen, hat der Arbeitskreis „Radverkehrssicherheit“ in der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages die nachfolgenden vier Thesen als Handlungsempfehlung für die interessierte Fachöffentlichkeit sowie zur Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort (z.B. örtliche Unfallkommissionen) entwickelt. Ziel ist es, damit

- einen Beitrag zur Versachlichung der öffentlichen Diskussion zu leisten,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen zu erhöhen sowie
- Anregungen zur Aufklärung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit zu geben.

Ursachenanalyse liegt. Aus einem Verkehrsunfallgutachten des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) wird hier ein umfangreiches Paket aus verkehrsplanerischen, verkehrstechnischen und baulichen sowie verkehrserzieherischen und aufklärenden Maßnahmen abgeleitet.

Warum aber wird überhaupt ein derartiger Ansatz benötigt, um Unfallzahlen im Radverkehr senken zu können? Die berechtigten Sicherheitsbelange des Radverkehrs werden häufig unterschätzt oder unzureichend wahrgenommen. Das GDV-Gutachten in Münster hat ergeben, dass jeder dritte Unfall an „Hot Spots“, also an bekannten Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien passiert. Zwei von drei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung fanden an Hauptverkehrsstraßen statt, anderswo liegt dieser Anteil noch höher. Allerdings brachte die Untersuchung aller Unfälle über einen Zeitraum von drei Jahren auch die Erkenntnis, dass sich die übrigen Radverkehrsunfälle nicht auf wenige Punkte konzentrieren, sondern flächenhaft im ganzen Stadtgebiet auftreten. Aus diesem Grund verspricht nur ein systematisch-differenzierter Ansatz auf Dauer Erfolg, der die Neuplanung, Überprüfung bzw. Anpassung der Radver-

kehrsinfrastruktur ganzheitlich betrachtet und die vier folgenden Handlungsfelder verknüpft:

- Bau und Verkehrstechnik, einschließlich Revision der Infrastruktur und der verkehrsrechtlichen Anordnungen,
- Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatung,
- Öffentlichkeitsarbeit sowie
- Überwachung und Ahndung.

Die hieraus resultierenden erforderlichen finanziellen und personellen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Maßnahmen sind zu schaffen und einzuplanen.

Geld und Personal allein sind jedoch kein automatischer Erfolgsgarant. Denn man kann verstärkt beobachten, dass viele Verkehrsteilnehmer geltende Normen nur unzureichend akzeptieren. Das heißt, die meist durchaus bekannten Vorschriften der Straßenverkehrsordnung werden bewusst oder

unbewusst nicht beachtet und das Gefährdungspotenzial für sich selbst und für andere unterschätzt. Nicht eindeutige und nicht sachgerechte Verkehrsführungen, Beschilderungen und Signalisierungen können ebenfalls Regelverstöße begünstigen. Eigenes Fehlverhalten und seine möglichen Folgen werden zudem häufig nicht erkannt. Auch findet oftmals keine ausreichende Kommunikation und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander statt.

Somit wird deutlich: Um die Radverkehrssicherheit und die Radverkehrsanteile am Verkehrsgeschehen zu erhöhen, gibt es nicht die eine, vornehmlich baulich-technische Standardlösung. Vielmehr muss interdisziplinär gedacht und gehandelt werden, um die Köpfe aller Verkehrsteilnehmer, der Planer, der Politiker und der Öffentlichkeit zu erreichen. Nur so lassen sich die Verkehrsunfallzahlen dauerhaft deutlich senken.

## **These 2: Planung und Bau kommunaler Verkehrsinfrastruktur ist verstärkt an den Bedürfnissen der Radfahrer auszurichten!**

### **Berücksichtigung in der Verkehrsentwicklungsplanung**

Radverkehrsplanung ist zunächst eine Angebotsplanung: Es geht darum, den Radfahrern an ihren Bedürfnissen ausgerichtete nutzerfreundliche Verkehrsanlagen anzubieten. Die konkrete Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen, d.h. deren Art und Dimensionierung, erfolgt jedoch im Gegensatz zum motorisierten Verkehr bislang in der Regel nicht mengenabhängig.

Der Radverkehr sollte daher im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung als integraler Bestandteil anerkannt, dargestellt und durch die politischen Beschlüsse gestärkt werden.



### **Radverkehr benötigt durchgängige Netze**

Wie jedes andere Verkehrsmittel benötigt auch der Radverkehr ein durchgängiges, in sich geschlossenes, leicht begreifbares Netz, das ein hohes Maß an verkehrlicher und sozialer Sicherheit bietet. Es gilt potenzielle Gefährdungen, wie beispielsweise unübersichtliche Abschnitte oder ungesicherte Querungen zu erkennen und zu vermeiden. Mit durchgehenden konfliktarmen Radschnellverbindungen und einer möglichst umwegfreien Routenführung, z. B. durch die Öffnung von Einbahnstraßen, verstärkt durch eine konsequente wegweisende Beschilderung

wird die Akzeptanz bei den Radfahrern erhöht. Gleichwohl sind auch stark belastete Hauptverkehrsstraßen bei der Netzplanung zu berücksichtigen, da sich hier oft wichtige Ziele für den Radverkehr befinden und sie nicht nur für den Autoverkehr oftmals die schnellste Verbindung darstellen.

### **Radverkehr im Gesamtkonzept integrieren**

Ziel der Betrachtung unterschiedlicher Verkehrsarten bleibt gleichwohl die Integration im gesamten Verkehrsnetz. Dabei ist den wichtigen Start- und Zielpunkten des Radverkehrs (Bahnhof, Schule, Universität, ÖPNV-Umsteigepunkt) auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit besondere Beachtung zu schenken.

### **Netzlücken schließen**

Lücken sind zu erfassen und kritische Bereiche dürfen nicht bei der Planung ausgespart werden. Bei Nutzungskonflikten sind ggf. auch unpopuläre Maßnahmen einer unsicheren Lösung vorzuziehen, wie beispielsweise ein Wegfall von Stellplätzen für den Autoverkehr oder auch eine indirekte Führung für den Radverkehr. Eine teure punktuelle Lösung kann den gleichen Effekt wie ein kilometerlangem Ausbau einer Radverbindung haben.



### **Nachfrage ermitteln**

Auch wenn der Aufbau der Radverkehrsinfrastruktur zunächst eine Angebotsplanung darstellt, damit sich der Radverkehr etablieren und entwickeln kann, ist natürlich auch die bestehende Nachfrage im Radverkehr zu erfassen. So lässt sich die vorhandene Be-

deutung des Radverkehrs dokumentieren und im Abwägungsprozess bei der Verteilung des knappen öffentlichen Verkehrsraumes und privater Flächeninanspruchnahme angemessen berücksichtigen. Aber auch Potenziale für eine zusätzliche Fahrradnutzung sollten ermittelt und einbezogen werden. Da die Radverkehrsnachfrage aufgrund der Witterung und Jahreszeit starken Schwankungen unterliegt, empfiehlt es sich, für die Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen, insbesondere für Abstellanlagen, ein regelmäßig auftretendes Spitzenaufkommen im Radverkehr zu Grunde zu legen.

### **Andere Nutzungsansprüche berücksichtigen**

Selbst die beste Radverkehrsplanung hilft nichts, wenn die Ansprüche anderer Verkehrsarten nicht ausreichend berücksichtigt werden. Dazu gehört zum Beispiel der Fußgänger- oder der Lieferverkehr.

### **Radverkehrsanlagen richtig vorsehen**

Je nach Verkehrsaufkommen (Radfahrer, motorisierter Verkehr, Fußgänger), Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und Verkehrsbedeutung der Straße werden die Radverkehrsanlagen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bzw. den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen konzipiert. Radverkehr ist Fahrverkehr und gehört daher bei regelkonformer Ausgestaltung auf die Fahrbahn. Auch wenn der eine oder andere Radfahrer dies subjektiv nicht so wahrnimmt, ist aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie vor allem wegen der geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen eine gemeinsame Abwicklung mit dem motorisierten Verkehr meist verträglicher als mit dem Fußgängerverkehr. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Radverkehr auch aufgrund der technischen Entwicklungen (u.a. Pedelecs) besonders in den letzten Jahren zugenommen haben.

Prinzipiell muss in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen (Straßenausbaustandard, Flächenverfügbarkeit, Verkehrsmengen bzw. Leistungsfähigkeit) im Einzelfall eine Abwägung über Lage und Art der Radverkehrsanlage erfolgen. So kann auch der klassische Bordsteinradweg eine optimale, weil verkehrssichere und akzeptierte Lösung darstellen. In Erschließungs- und Sammelstraßen sind dagegen separate Radverkehrsanlagen zumeist nicht erforderlich.

### **Radverkehrsanlagen müssen intuitiv verstanden werden**

Eine selbsterklärende Verkehrsanlage verzeiht auch Fehler. Damit sowohl Rad- und Autofahrer als auch Fußgänger die Radverkehrsanlage intuitiv als solche erkennen und begreifen, ist im Verlauf einer Straße möglichst auf einen häufigen Wechsel der Radverkehrselemente zu verzichten. Dies wird einem Bedürfnis nach Kontinuität und Sicherheit am besten gerecht. Eine klare bauliche Ausgestaltung in Verbindung mit einer eindeutigen betrieblichen Regelung führt bzw. leitet den Radfahrer auf „seinen“ Weg und hilft darüber hinaus, Nutzungskonflikte, beispielsweise mit parkenden Fahrzeugen, zu vermeiden. Gestaltungswechsel sind dort angezeigt, wo signalisiert werden soll, hier ist Rücksichtnahme und Vorsicht angebracht.



### **Sichtbeziehungen an Knotenpunkten verbessern**

Ein wesentliches Kriterium für eine sichere Verkehrsanlage sind ausreichende Sichtverhältnisse mit den dazugehörigen Anhalte- und Bremswegen. Eine überschaubare und leicht begreifbare Knotenpunktsituation vermittelt allen Verkehrsteilnehmern ein Gefühl der Sicherheit. Für die Radfahrer kommt es dabei darauf an, rechtzeitig erkannt zu werden. Dies kann nur durch eine Führung des Radverkehrs im Blickfeld der anderen Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Zusätzlich kommt die zunehmende fahrzeugseitige Ausstattung vor allem von Lkw durch beispielsweise spezielle Spiegel dem Radfahrer zugute.



### **Rotfahrten vermeiden!**

Eine eindeutige Markierung von Radverkehrsanlagen in den Knotenpunktzufahrten und den Furten erhöht deren Akzeptanz. Die Möglichkeit der koordinierten Führung über mehrere signalisierte Knotenpunkte ist zu prüfen. Wiederholtes Anfahren und Abbremsen an Lichtsignalanlagen fördert das Fahren bei Rot. Das Queren der an einem Knoten-



punkt hintereinander liegenden Furten in einem Zug sollte sichergestellt sein.

Radverkehr ist Fahrverkehr mit einer eigenen Fahrdynamik. Die gemeinsame Führung und Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr bedeutet für den Radverkehr oft ein unverhältnismäßig frühes Anhalten. Deswegen sollte weitgehend auf eine gemeinsame Führung und Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr verzichtet werden.



Eine gemeinsame Signalisierung sollte eingesetzt werden, wenn der Radverkehr in der Knotenpunktzufahrt gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt wird. Bei Radfahrstreifen und nicht abgesetzten Radwegen kann eine gesonderte Signalisierung mit dreifeldigen Signalgebern (grün-gelb-rot) erfolgen, wenn die Radfahrer z. B. einen Grünvorlauf vor dem abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr erhalten sollen. Grundsätzlich sind die Signalgeber vor der Konfliktfläche aufzustellen, damit sie rechtzeitig erkannt werden. Die Grundstruktur der Signalisierung soll die Akzeptanz durch die Radfahrer fördern, indem die Wartezeiten möglichst kurz sind und geteilte Fahrbahnen ohne Zwischenhalt gequert werden können. Auch linksabbiegende Radfahrer sind zu berücksichtigen.

### **Konflikte im Haltestellenbereich reduzieren!**

Eine sichere und konfliktarme Führung des Radverkehrs an Haltestellen von Bus und Bahn ist schwierig. Hier sind zusätzlich noch die wartenden oder ein- und aussteigenden Fahrgäste sowie die anhaltenden und abfahrenden Busse und Bahnen zu berücksichti-

gen. Eine wirksame Maßnahme kann eine vom Haltestellenbereich abgesetzte Radverkehrsanlage sein.



### **Abstellanlagen**

Sowohl im öffentlichen Verkehrsraum als auch bei Hochbauvorhaben sind Abstellanlagen mit ausreichenden Kapazitäten in unmittelbarer Nähe zu den Aufkommensschwerpunkten vorzusehen, damit wildes Abstellen und dadurch bedingte Verkehrsgefährdungen vermieden werden. Hierbei ist auf nutzerfreundliche Qualitäten zu achten (Anlehnbügel, gute Erreichbarkeit, soziale Kontrolle, ggf. Witterungsschutz).



### **Auf die Oberfläche achten!**

Um Unfälle zu vermeiden, sind beim Radverkehr erhöhte Anforderungen an die Oberflächenbeschaffenheit und die Markierungen (Ebenheit und Griffigkeit) zu stellen. Gleiches gilt auch für die Wahl verschiedener Entwässerungselemente, wie z. B. die Form der Rinnen oder die Ausrichtung der Gullydeckel.

### **These 3: Radverkehrsanlagen sind dauerhaft verkehrssicher zu erhalten**

#### **Anlagen müssen immer nutzbar sein**

Die Verkehrssicherheit der Radverkehrsanlagen ist dauerhaft, d. h. ganzjährig zu gewährleisten. Nach Baumaßnahmen (auch bei kleineren Aufgrabungen) ist der ursprüngliche Zustand mängelfrei wiederherzustellen. Insbesondere bei Radverkehrsanlagen ist auf saubere Übergänge, größtmögliche Ebenheit und die korrekte Wiederherstellung der Markierung und Beschilderung zu achten. Mit Hindernissen wie Pfosten, Lichtmasten, Schaltkästen etc., deren genaue Standorte häufig erst in der Örtlichkeit festgelegt werden, ist im Hinblick auf die Belange des Radverkehrs sensibel umzugehen.

Auch aus anderen Gründen müssen Radverkehrsanlagen gemäß ihrer Bestimmung jederzeit verkehrssicher nutzbar sein. Denn viele kurzzeitige Behinderungen oder Blockaden summieren sich auf einer Fahrt oder über den Tag und können gefährliche Situationen provozieren. Daher ist es neben der umfassenden Planung auch wichtig, die Einhaltung von Verkehrsregeln zum Schutz der Radfahrer (beispielsweise beim Halten und Parken) gezielt, regelmäßig und konsequent zu überwachen.

#### **Saubere Radverkehrsanlagen sind auch sicher**

Verunreinigungen der Radverkehrsanlagen sind nicht nur lästig, sondern können auch verkehrgefährdend sein und die Attraktivität des Radverkehrs mindern. Radverkehrsanlagen gehören in der Straßenreinigung berücksichtigt und sind gemäß ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz zu priorisieren.

#### **Radverkehr findet auch im Winter statt**

Radverkehrsanlagen sind auch im Winter betriebsbereit und verkehrssicher zu erhalten. Überträgt die Stadt diese Pflicht in einer Gehwegreinigungssatzung auf Dritte, ist sie von einer Kontrolle der Pflichterfüllung nicht befreit. Im Winterdienstplan sind die Radverkehrsanlagen gemäß ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz in einer Prioritätenfestlegung zu berücksichtigen. Gemeinsam mit den zuständigen Stellen (z. B. städtische Straßenreinigung) sind dabei Standards und lokale Regelungen festzulegen.

#### **Sicher an Baustellen vorbei**

Behinderungen des Radverkehrs durch Baustellen sind zu vermeiden und deren ordnungsgemäße Einrichtung durch die Verkehrsbehörden zu kontrollieren. Sind sie nicht zu vermeiden, sind die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Auf eine Kontinuität der Radverkehrsführung (ggf. mit Umleitungsführung) ist zu achten. Grundsätzlich gilt: Absteigen wird nicht verlangt!

#### **Sicherheit des Radverkehrs als Verwaltungsgrundsatz**

Bei Verwaltungsentscheidungen zum Straßenraum (wie z. B. Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen, Genehmigung von Gaststättenfreisitzflächen, verkehrsbehördlichen Anordnungen etc.) sind die Belange des Radverkehrs immer mit zu berücksichtigen.

#### **Qualitätssicherung**

Alle Radverkehrsanlagen sind nach Inbetriebnahme regelmäßig auf ihre Zweckmäßigkeit hin fachmännisch zu überprüfen, z.B. im Rahmen von Verkehrsschauen oder von Radwegrevisionen. Hierzu gehört auch die Prüfung auf ausreichende Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Benutzungspflicht etc. Festgestellte Defizite sind durch bauliche Verbesserungen und/oder Änderungen bei den verkehrsrechtlichen Anordnungen umgehend zu beheben.

## **These 4:**

### **Die Straße ist für alle da**

#### **Radfahren ist Lebens- und Umweltqualität**

Mit Vorurteilen zur Radverkehrssicherheit ist aufzuräumen. Dazu ist die Kenntnis über die Sicherheit im Verkehr bzw. speziell im Radverkehr zu verbessern und zu objektivieren. Auch wenn keine Erkenntnisse vorliegen, dass es unter Radfahrern mehr Verkehrsrowdies gibt als unter anderen Verkehrsteilnehmern, und sich dieses Problem vergleichsweise wenig in den Unfallzahlen niederschlägt, beeinträchtigt das Bild des sog. „Rüpelradlers“ dennoch das subjektive Sicherheitsempfinden vor allem von Fußgängern, insbesondere älteren Menschen, und prägt teilweise die öffentliche Meinung. Fehlverhalten ist auch bei Radfahrern nicht zu tolerieren. Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit sollte daher das Gefahrenbewusstsein bei allen Verkehrsteilnehmern geschärft, über Fehlverhaltensmuster aufgeklärt und für mehr Umsicht und ein Miteinander im Verkehr geworben werden. Dabei sollte das grundsätzlich positive Image des Radverkehrs nicht geschmälert werden. Darstellungen, das Radfahren sei „gefährlich“ oder „eine schlechte Wahl“ sollte offensiv und mit Sachinformationen begegnet werden. Im Gegenteil: Wer Rad fährt, gewinnt für sich und seine Umwelt!

#### **Rücksicht kommt an!**

Die gegenseitige Rücksichtnahme ist ein wesentliches Prinzip der Verkehrsteilnahme. Die hohen Verkehrsdichten und die Komplexität der Mobilität lassen die Realisierung des Prinzips aber immer schwieriger werden. Das jeweils eigene Verkehrsbedürfnis wird öfter auch gegen andere Verkehrsteilnehmer durchgesetzt. Radfahrer sind gegenüber dem motorisierten Verkehr dabei als schwächere Verkehrsteilnehmer stärker schutzbedürftig bzw. gefährden sich bei zu offensiver Fahrweise und mangelndem Gefahrenbewusstsein selbst. Ein besserer Umgang miteinander und ein gesundes Selbstschutzbedürfnis

wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen und zu einem entspannteren Verhalten im Straßenverkehr beitragen. Dabei lässt sich als gemeinsame Basis an die Erfahrungen der erwachsenen Verkehrsteilnehmer anknüpfen, die in der Regel die Perspektive als Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger kennen. Dies ermöglicht es ihnen, sich in die Lage des jeweils anderen zu versetzen, sich partnerschaftlich rücksichtsvoll zu verhalten und dies Kindern und Jugendlichen auch vermitteln zu können.

#### **Miteinander kommunizieren!**

Viele Probleme entstehen dadurch, dass die Teilnehmer am Verkehrsgeschehen nicht miteinander kommunizieren. Daher ist mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit, die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander und die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Hierzu gehört beispielsweise, den Blickkontakt herzustellen sowie defensiv und vorausschauend zu fahren.

#### **Radfahrern einen „Schutzraum“ geben!**

Damit Radfahrer sicher unterwegs sein können, benötigen sie systembedingt Bewegungsspielräume, die auch Fehler verzeihen. So ist zum Beispiel auf der Fahrbahn ein ausreichender Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen und zum fließenden Autoverkehr nötig. Folgt man allein dem Rechtsfahrgebot, das ein Bewegen möglichst am rechten Fahrbahnrand vorsieht, kommt es zu Konflikten zwischen Auto- und Radverkehr. Ähnliche Probleme werfen zugeparkte Radverkehrsanlagen auf: Radfahrer werden gezwungen auszuweichen und gefährden sich, Autofahrer und Fußgänger. Daher: Falschparken ist kein Kavaliersdelikt!

#### **Regeln sind sinnvoll**

Der Straßenverkehr ist komplex und muss organisiert werden, dazu dienen straßenverkehrsrechtliche Regeln und deren Durchsetzung. Manche Regelungsinhalte sind sinnvoll, auch wenn sie nicht immer von jedem nachvollziehbar sind. So ist etwa der Unterschied

zwischen einem benutzungspflichtigen und einem „anderen“ Radweg am ehesten wohl Autofahrern zu vermitteln, die selbst Fahrrad fahren. Prinzipiell gilt: Gehwege gehören ebenso wie Fußgängerzonen den Fußgängern. Wo ein partnerschaftlicher Umgang miteinander möglich ist, können sich auch Lösungen bewähren, in denen Fußgängerbereiche ggf. örtlich oder auch zeitlich beschränkt für Radfahrer freigegeben sind. Radwege sind nur im Ausnahmefall für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben.



### **Auch Radfahren will gelernt sein**

Laut Polizeistatistik ist jeder fünfte von Radfahrern verursachte Unfall ein Alleinunfall, d.h. ohne Fremdbeteiligung. Dabei spielen auch Fragen zum Beherrschen des Fahrrades eine wichtige Rolle. Wer mehr übt, kann auch im Alltagsverkehr besser bestehen. Wer dazu noch eine professionelle Schulung des Fahrradfahrens und der aktiven Verkehrsteilnahme erhält, dürfte umfassend auf das Verkehrsgeschehen vorbereitet sein. Kinder sollten frühzeitig mit Erwachsenen und später auch alleine üben. Einen Rahmen für eine schulische Ausbildung geben beispielsweise Erlasse zur schulischen Mobilität. Dieser Rahmen kann durch verbindliche Inhalte weiter gefüllt werden. Weitere „Lernangebote“ im Lebensverlauf helfen, den sicheren „Aufstieg“ auf das Fahrrad zu unterstützen und ggf. altersgerecht auf Gefahren hinzuweisen. Unterstützend wirken würde ein Ausbildungsteil über Radverkehr während der Führerscheinausbildung.



### **Aufklärung zu Unfallursachen und -folgen**

Vieles können Radfahrer und ihre Organisationen zur Aufklärung selbst beitragen. Mitunter bedarf es aber der Unterstützung auch zur besseren Selbsteinschätzung. Radfahrer fühlen sich trotz eigenen unfallfördernden Verhaltens subjektiv betrachtet überwiegend sicher. Die Kenntnis darüber, dass z. B.

- eine gute und funktionierende Beleuchtung sowie helle und reflektierende Bekleidung vor allem zum Gesehenwerden beiträgt,
- Fahrräder genauso zu warten und zu pflegen sind wie ein Automobil,
- ein Helm im Zweifelsfall Leben rettet oder
- Einkäufe nie am Lenker und nur mit geeigneten Taschen zu transportieren sind,

muss als Selbstverständlichkeit das alltägliche Handeln bestimmen. Eine regelmäßige Fortbildung aller Akteure kann einen guten Beitrag dazu leisten, die Zahl von Verkehrsunfällen speziell mit Radfahrerbeteiligung spürbar zu reduzieren.

