

12.04.2016

Positionspapier der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD- Bundestagsfraktion

Verkehrssicherheit im Radverkehr

Hintergrund: Der Radverkehr in Deutschland hat sich in den letzten Jahren grundlegend verändert und im Straßenverkehr weiter an Beliebtheit und Bedeutung gewonnen. Sowohl im ländlichen Raum als auch in Großstädten nutzen immer mehr Bürgerinnen und Bürger das schnelle, umweltfreundliche und „gesunde“ Verkehrsmittel. Die Akzeptanz und Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern nimmt kontinuierlich zu, was den Radverkehr schneller und platzbedürftiger macht.

Problem: Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind im Straßenverkehr nebst Fußgängern insbesondere Radfahrer einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt. Anders als im Autoverkehr, bei dem die Zahl der Unfälle mit Personenschäden insbesondere durch den Einsatz neuer Technologien in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist, konnte die Zahl der Unfallopfer im Radverkehr nicht reduziert werden. Die steigende Zahl der Radfahrer hat vielmehr steigende Unfallzahlen unter Beteiligung von Radfahrern zur Folge. So wurden im Jahr 2014 deutschlandweit insgesamt 85.199 Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung eines Radfahrers registriert – rund 10 Prozent mehr als noch 2013. Im innerörtlichen Straßenverkehr ist gar jeder vierte verunglückte Verkehrsteilnehmer ein Radfahrer.

Handlungsbedarf: Nach wie vor sind die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen in vielerlei Hinsicht am Konzept einer autogerechten Stadt ausgerichtet. Nach Ansicht der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion muss die Bundesregierung der zunehmenden Bedeutung und den Veränderungen des Radverkehrs Rechnung tragen und die Verkehrspolitik radfahrerfreundlicher gestaltet werden.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Bestrebungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer und insbesondere von Radfahrern im Rahmen der Novellen der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zu stärken.

Die Absicht des BMVI, erwachsenen Aufsichtspersonen die sachgerechte Begleitung junger radfahrender Kinder mit dem Fahrrad auf dem Gehweg zu gestatten, unterstützen wir ebenso wie die Anpassung der Fahrradbeleuchtungsvorschriften der StVZO an den aktuellen Stand der Technik. Wie im Referentenentwurf des BMVI aus dem Februar diesen Jahres zur Änderung der StVO vorgesehen, sollte das Befahren von außerörtlichen Fahrradwegen mit E-Bikes generell erlaubt und es den zuständigen Straßenverkehrsbehörden durch die Einführung eines Zusatzzeichens „E-Bikes frei“ samt bundeseinheitlicher Beschilderung zudem ermöglicht werden, auch innerorts geeignete Radwege für E-Bikes freizugeben.

Die Unfallzahlen dokumentieren jedoch, dass zusätzliche politische Anstrengungen angezeigt sind. Aus diesem Grund setzt sich die Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion für eine Reihe weiterer legislativer und nicht-legislativer Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr ein.

Das statistisch für Radfahrer stark erhöhte Risiko, alkoholisiert einen Unfall zu verursachen, verdeutlicht die Notwendigkeit, den Alkoholmissbrauch unter Radfahrern merklich zu reduzieren.

Während im arithmetischen Mittel aller Arten der Verkehrsteilnahme 2,5 Prozent der Beteiligten alkoholisiert in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt sind, liegt die Quote unter Radfahrern mit einem Anteil von 4,4 Prozent der Unfallbeteiligten überproportional hoch.

Die AG Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion spricht sich deshalb für die Schaffung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für Radfahrer aus, die mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille und mehr am Straßenverkehr teilnehmen. Der gegenwärtig von der Rechtsprechung angenommene Beweisgrenzwert der absoluten Fahrunsicherheit von 1,6 Promille BAK, bis zu dem Radfahrer – außer bei in der Praxis schwierig rechtssicher nachzuweisenden Beweisanzeichen alkoholbedingten Fehlverhaltens – am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, ist aus unserer Sicht deutlich zu hoch. Neuere Studien haben ergeben, dass ab 1,0 Promille BAK grundsätzlich Ausfallerscheinungen auftreten. Ein Ordnungswidrigkeitentatbestand mit einem Grenzwert von 1,1 Promille BAK schafft Rechtssicherheit und trägt dazu bei, die Zahl der alkoholbedingten Unfälle von Radfahrern erheblich zu reduzieren.

Die mangelhafte Regelkenntnis der Bürgerinnen und Bürger der Radwegebenutzungspflicht stellt ebenfalls ein Sicherheitsproblem im Radverkehr dar. Eine verwaltungsvorschriftliche Konkretisierung der „besonderen Gefahrenlage“, nach der Radwege alsutzungspflichtig angeordnet werden dürfen, ist im Rahmen einer Novelle der VwV-StVO zwar sinnvoll, aber unzureichend. Vielmehr steht das BMVI in der Pflicht, die Veröffentlichung des angekündigten Leitfadens mit Kriterien für die Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen zu beschleunigen. Überdies sind hier substantielle Anstrengungen zur Aufklärung der Verkehrsteilnehmer über den genauen Inhalt der Regelungen zu unternehmen.

Damit die strengen höchstrichterlichen Vorgaben zur benutzungspflichtigen Ausweisung eines Radwegs nicht lediglich der Kostenentlastung der Gebietskörperschaften dienen, sondern auch tatsächlich zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beitragen, ist eine Präzisierung der baulichen Voraussetzungen der VwV-StVO erforderlich. Diese soll der weiteren Verschlechterung der sich ohnehin vielerorts in mangelhaften Zustand befindenden Radwege entgegenwirken. Positiv hervorzuheben ist hier das Verantwortungsbewusstsein des Bundes, der mit derzeit rund 98 Mio. Euro jährlich erheblich mehr in den Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen investiert, als noch in der vergangenen Legislaturperiode.

Um dem steigenden Sicherheitsbedürfnis im außerörtlichen Radverkehr nachzukommen, sollte aus Sicht der AG Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion zudem die Zulassung von Schutzstreifen auch außerhalb geschlossener Ortschaften durch das BMVI eingeleitet werden. Die Evaluation der in Brandenburg und Nordrhein-Westfalen durchgeführten Pilotprojekte ergab positive Ergebnisse. So wurde etwa eine signifikante Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens und infolgedessen ein Anstieg des Radverkehrsanteils verzeichnet.

Ferner sollte eine Konkretisierung der Bestimmungen der VwV-StVO bezüglich der Freigabe linksseitig angeordneter Radwege ernsthaft in Betracht gezogen werden. Linksfahrende Radfahrer sind insbesondere an Einmündungen oder verkehrsreichen Grundstückszufahrten einer erheblich höheren Gefährdung ausgesetzt als rechtsfahrende Radfahrer, da dort wartepflichtige Kraftfahrer nicht mit Radverkehr von rechts rechnen. Die Benutzung linksseitiger Radwege sollte daher nur in absoluten Ausnahmefällen und nach sorgfältiger Prüfung angeordnet werden dürfen. Die mit einer Freigabe geforderten Sicherheitsmaßnahmen müssen indessen konsequent umgesetzt werden.

Im Lichte entsprechender Erkenntnisse aus anderen Ländern wollen wir Radfahrern durch eine Änderung der StVO und die Einführung eines entsprechenden Zusatzschildes erlauben, an ausgewählten, ungefährlichen Kreuzungen auch bei roter Ampel rechtsabzubiegen. Schließlich zeigen die positiven Erfahrungen vergleichbarer Regelungen in den USA, den Niederlanden, in Frankreich und in Belgien: Wird Radfahrern das Rechtsabbiegen bei Rot an geeigneten Ampeln erlaubt, steigert dies die Regelakzeptanz an übrigen Kreuzungen und trägt somit zu einer spürbaren Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer bei.

Im Zusammenhang mit abbiegenden Lastkraftwagen sind aus unserer Sicht intensive Aufklärungsmaßnahmen erforderlich. Radfahrer müssen dafür sensibilisiert werden, welche Bereiche der Fahrer neben seinem Fahrzeug trotz aller Spiegel nicht einsehen kann. Überdies sollte das BMVI für die Verbreitung spezieller weitwinkliger Verkehrsspiegel werben, die an der Ampelanlage montiert werden und für freie Sicht in den toten Winkel sorgen. An geeigneten Straßen kann der Einsatz dieser sogenannten Trixi-Spiegel bzw. Black Spot Mirrors, der sich seit geraumer Zeit in den Niederlanden bewährt und auch in Freiburg und Münster bereits vielversprechend getestet wurde, der Gefahrenquelle der toten Winkel kurzfristig und zudem relativ kostengünstig Abhilfe verschaffen. Künftig werden auch elektronische Abbiegeassistenten oder digitale Außenspiegel, die Gefahren zuverlässig erkennen, den Lkw-Fahrer warnen und gegebenenfalls eine automatische Notbremsung einleiten, zu einer Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen können. Nach der serienreifen Entwicklung sollten solche Systeme daher verpflichtend eingeführt werden.

Für eine nachhaltige Stärkung der Sicherheit im Radverkehr ist nicht zuletzt von entscheidender Bedeutung, den Bundesmitteleinsatz für alle entsprechenden nicht-legislativen Maßnahmen, etwa für Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit, auf dem derzeitigen Niveau von jährlich etwa 12,9 Mio. Euro zu verstetigen und gegebenenfalls bedarfsgerecht zu erhöhen. Dabei gilt es, Radfahrer durch gezielte Aufklärung zu rücksichtsvollem, regelkonformem und sicherem Verhalten im Straßenverkehr zu motivieren und durch entsprechende Kommunikationsinhalte auch bei anderen Verkehrsteilnehmern für Rücksichtnahme und gegenseitiges Verständnis zu werben.

Exemplarisch sei an dieser Stelle auf die „Ich trag' Helm“-Aktion hingewiesen, die im Rahmen des vom BMVI geförderten Bundesprogramms „FahRad... aber sicher!“ der Deutschen Verkehrswacht die Vorteile des freiwilligen Tragens von Fahrradhelmen in den Mittelpunkt rückt und dazu beigetragen hat, die Helmtragequote unter Radfahrern seit Beginn der Aktion im Jahr 2011 von 11 auf mittlerweile 17 Prozent zu steigern. Der Vergleich mit anderen Ländern – etwa der Schweiz, in der die Helmtragequote bei derzeit 47 Prozent liegt – zeigt jedoch, dass hier in Zukunft weitere Anstrengungen notwendig sind.

Fazit: Die politischen Rahmenbedingungen des Radverkehrs wurden in den letzten Jahren nicht im erforderlichen Maße weiterentwickelt. Vor diesem Hintergrund setzt sich die AG Verkehr und digitale Infrastruktur für eine weitergehende Überarbeitung der StVO, der VwV-StVO sowie der StVZO, für die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für Alkoholmissbrauch von Radfahrern und schließlich für eine bedarfsgerechte Erhöhung der finanziellen Mittel für Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärungskampagnen zur Stärkung der Radverkehrssicherheit ein.