

Mobilität neu denken – Sichere Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Hochschule Darmstadt, Dekan Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen
Haardtring 100, 64295 Darmstadt | juergen.follmann@h-da.de

Radverkehrskonferenz
Landkreis Marburg-Biedenkopf
am 03. November 2022 (online)

Gesellschaftliche Herausforderungen wie zum Klimaschutz, zu sauberer Luft, zu barrierefreien Wegen oder einem stärkeren Gesundheitsbewusstsein führen heute vor allem in den Städten zu deutlich spürbaren Änderungen im Mobilitätsverhalten zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Auch neue Fahrzeuge wie E-Scouter, Pedelecs/E-Bikes oder Lastenfahrräder beanspruchen Verkehrsraum. Hieraus ergibt sich ein akuter Anpassungsbedarf der Infrastruktur, der sich nicht an den Mindestwerten orientieren kann. Erforderlich ist eine Umverteilung der Verkehrsflächen, um für alle Gruppen sichere Verkehrsanlagen zu erreichen. Die gesellschaftliche Basis fordert hier die politisch Verantwortlichen beispielsweise mit der Initiative zum Volksbegehren Verkehrswende Hessen.

Das veränderte Mobilitätsverhalten hat auch Auswirkungen auf die Anstrengungen zur Verbesserung Verkehrssicherheit. Um die Anzahl der Verkehrstoten und schweren Verletzungen EU-weit bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Null“) wurden im Oktober 2021 mit dem EU-Politikrahmen „Nächste Schritte auf dem Weg zur Vision Null Straßenverkehrstote“ (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/>) herausfordernde Ansätze vorgelegt, um bis 2030 Todesfälle und schwere Verletzungen um 50% gegenüber 2020 zu verringern. Zugleich hat die EU ihr ambitioniertes langfristiges Ziel bekräftigt, bis zum Jahr 2050 so weit wie möglich an die Zahl von Null Straßenverkehrstoten und Schwerverletzten heranzurücken („Vision Zero“).

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Juni 2021 die Zielsetzung der EU im Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 der Bundesregierung übernommen. Ergänzend wurde der „Pakt für Verkehrssicherheit“ gemeinsam mit Ländern und Kommunen geschlossen (www.paktfuerverkehrssicherheit.de). Bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Unfällen schwer verletzt werden.

Auch Hessen hat diese Ansätze in 2022 im Verkehrssicherheitskonzept 2035 bestätigt. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wie Kinder, Senioren, Zufußgehende sowie Radfahrende. Ein Fokus liegt auf der Unfallprävention.

Passend zu diesen Entwicklungen wurde im Jahr 2021 nach Angaben des Deutschen Statistischen Bundesamtes (Destatis, Pressemitteilung vom 07. Juli 2022) mit 2.562 Getöteten bei Unfällen im Straßenverkehr ein historischer Tiefststand erreicht. Innerorts kamen 29% der Getöteten ums Leben (746 Personen), auf Landstraßen waren es 59% (1.498 Personen) und auf Autobahnen 12% (318 Personen). Zwar ist der Rückgang der Verkehrsunfälle im Wesentlichen auf die Lockdown-Monate zurückzuführen, jedoch werden genau diese Rückgänge benötigt, um die ambitionierten Ziele für eine verbesserte Verkehrssicherheit bis 2030 zu erreichen. Die Entwicklung in den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 mit 1.238 Getöteten im Straßenverkehr zeigen deutlich in die entgegengesetzte Richtung.

Bei den Schwerverletzten passierten 52% der Unfälle innerorts, 40% auf Landstraßen und 8% auf Autobahnen. Betrachtet man alle Unfälle mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr, zeigt sich die besondere Problematik innerorts mit rund 90% der Unfälle mit Personenschaden. (Destatis, Fachserie 8 Reihe 7)

Eine Übersicht des Unfallgeschehens der Jahre 2016 bis 2021 auf regionaler Ebene findet sich im Unfallatlas von Destatis (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>). Informationen zum Unfallgeschehen nach Tagen, zum Beispiel wann sich die meisten Fahrrad- oder Motorradunfälle ereigneten oder wann besonders viele Kinder verunglückten, zeigt der Destatis-Unfallkalender (<https://service.destatis.de/DE/verkehrsunfallkalender/>).

Die Anstrengungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sind zusätzlich herausfordernd, weil die Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr in der Vergangenheit vielerorts vernachlässigt wurde. Auch Sicherheitsdefizite wie durch falsch geparkte Fahrzeuge, hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, unübersichtliche Querungen oder nicht angepasste Geschwindigkeiten standen im Abwägungsprozess mit dem Kfz-Verkehr immer wieder hinten an. Hier liegen erhebliche Potenziale zur Verringerung der Unfälle mit Personenschaden.

Mit den Veränderungen der StVO 2021 (mit VwV StVO 2021) wurden erste wichtige Schritte in eine Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen vor allem zur Verbesserung des Radverkehrs beschlossen. Im §1 „Grundregeln“ (Ziffer I, Rdnr. 1) wurde die Bedeutung der Verkehrssicherheit hervorgehoben: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ Die Stellung der Verkehrssicherheit gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrs wurde auch zu den §§ 39 bis 43 „Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (Ziffer I.2, Rdnr. 5) angepasst: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“ Neben weiteren Anpassungen wurden für den Radverkehr klare Abstandsregeln formuliert (§ 5 Absatz 4 Satz 2): „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim

Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“ Ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen kann angeordnet werden, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere aufgrund von Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken oder einer regelmäßig nur schwer zu überblickenden Verkehrslage ein sicherer Überholvorgang von einspurigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann. (VwV-StVO zu Zeichen 277.1)

Eine sichere Infrastruktur von morgen erfordert vor dem Hintergrund der erheblichen Mobilitätsveränderungen ein neues Denken und das Hineinversetzen in die Anforderungen der verschiedenen Mobilitätsarten im Straßenverkehr. Es ist eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit mit Mut zu neuen Wegen und einem gewissen Pragmatismus erforderlich, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Eine wesentliche Voraussetzung wäre, das Wissen nach dem Stand der Technik konsequent anzuwenden und in der Abwägung die Verkehrssicherheit in den Vordergrund zu stellen. Vor allem sind Sicherheit an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten zu erhöhen, Sichtbeziehungen herzustellen und frei zu halten, abbiegende Kfz mit dem Fuß- und Radverkehr konfliktfrei zu führen sowie die Verkehrsabläufe zu vereinfachen und zu verlangsamen. Die Qualität von Radverkehrsanlagen ist alltagsgerecht auszubilden und auch in die Region durch Radschnellverbindungen mit hoher Bündelungsfunktion zu ergänzen. Im Fußverkehr gilt zudem ein wichtiges Augenmerk barrierefreien Netzen mit vermehrten Querungsmöglichkeiten unter Einbindung von Haltestellen. Unbedingt notwendig sind erzieherische und kommunikative Maßnahmen zur individuellen Selbsteinschätzung oder Einstellungs- und Verhaltensveränderungen.

Wesentliche Kernbotschaften und Leitgedanken sind:

- Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern
- Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen
- Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern
- ausreichende Kapazität für alle
- Sicherheit braucht Sichtbarkeit – Sichtbarkeit braucht Platz
- stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel

Eine wirkliche Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit kann aber nur erreicht werden mit dem Leitgedanken der Bundesregierung „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“.