

Hybride Radverkehrskonferenz am 14. November 2023

Themenschwerpunkt: Das neue gute Miteinander im Straßenverkehr – Novellierung der Straßenverkehrsordnung

-Dokumentation der Podiumsdiskussion-

Podiumsteilnehmende:

Stephan Voeth – VCD Landesverband Hessen

Matthias J. Tögel – ADFC KV Marburg-Biedenkopf e.V.

Alexander Gardyan – IKS Mobilitätsplanung, Kassel

Tobias Decher – Polizeidirektion Marburg, Regionaler Verkehrsdienst

Marc Ronzheimer – Landkreis Marburg, FB Ordnung und Verkehr

Herr Grimm moderiert die Diskussion und fragt die Teilnehmenden zur Einleitung, wie sie den Verkehr heute wahrgenommen haben. Wurde er entspannt, hektisch oder gar aggressiv wahrgenommen? Ein Artikel der Tagesschau befasste sich passenderweise mit einer Unfallforschung der Versicherer, welche eine Zunahme der Aggressivität im Verkehr feststellte. Dabei gehen laut der Befragung die Selbst- und Fremdwahrnehmung auseinander. So antworteten 96 Prozent aller Autofahrer, dass sie Radfahrer mit ausreichendem Abstand überholen würden. Gleichzeitig gaben sie aber an, dass sie bei 93 Prozent der anderen Autofahrer einen zu geringen Sicherheitsabstand wahrnahmen.

Was hat das nun mit der Novellierung der StVO zu tun? Diese wurde im Prinzip bereits in den 1930er Jahren aufgelegt und entwickelte sich seitdem stetig fort.

Regelungen für den Radverkehr wurden insbesondere in der Novelle von 1997 berücksichtigt. In dieser „Fahrradnovelle“ waren unter anderem die Freigabe von Einbahnstraßen, die Regelung zu Fahrradstraßen, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen enthalten. Auch die aktuell gültige Fassung von 2020/2021 brachte viele wichtige Neuerungen für den Radverkehr:

- Radfahrende dürfen im Straßenverkehr ausdrücklich nebeneinander fahren, sofern dies die übrigen Verkehrsteilnehmenden nicht behindert, also bspw. ein Überholen mit ausreichend Sicherheitsabstand unmöglich macht.
- Es wurde der Grünpfeil zum Rechtsabbiegen für Radfahrende eingeführt, welcher den Radverkehr flüssiger machen sollte und eine Gleichberechtigung zum Kfz schafft (eingeführt 1994)
- Es wurden Regelungen zu Fahrradzonen eingeführt. Hier gelten nahezu die gleichen Regelungen wie bei Fahrradstraßen. Neben Radfahrenden dürfen nur Nutzerinnen und Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen die Fahrradzonen befahren, es sei denn, ein Zusatzschild gibt die Zone auch für weitere Verkehrsteilnehmende frei. Ist dies der Fall, darf der Radverkehr durch sie weder gefährdet noch behindert werden. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- Für die Sicherheit besonders wichtig: Der einzuhaltende Überholabstand wurde definiert. Dieser beträgt 1,5m innerorts und 2,0m außerorts. Vor der Novelle hieß es: ausreichender Abstand
- Schrittgeschwindigkeit für Kfz über 3,5 Tonnen beim Rechtsabbiegen. Gerade in diesen Situationen geschehen häufig gefährliche Situationen, welche mit dieser Regelung vermieden werden sollen
- Generelles Halteverbot auf Schutzstreifen. Dies soll verhindern, dass Radfahrende aufgrund von parkenden Autos in den fließenden Verkehr ausweichen müssen.

Aktuell ist eine nächste Novelle in Abstimmung. Auch diese sieht für den Radverkehr direkt oder indirekt weitere Verbesserungen vor:

- Tempo 30 innerorts kann vereinfacht angeordnet werden. Bspw. an Spielplätzen, KiTas oder Schulen oder als Lückenschluss zwischen zwei Tempo 30 Bereichen. Dies ist bisher bei Strecken bis 300 m möglich und soll auf 500 m erweitert werden.
- Den Kommunen soll es erleichtert werden, angemessene Flächen für den Fuß und Radverkehr bereitzustellen
- Erleichterte Anordnung von Anwohnerparken → vermindert Parksuchverkehre

Im Folgenden geben die Experten ihre Einschätzungen zu den Neuerungen.

Hinweis: Bei der vorliegenden Dokumentation handelt es sich um eine inhaltliche Wiedergabe des Gesagten.

Herr Ronzheimer: Der aktuelle Entwurf zur Novellierung der StVO enthält viele Neuerungen, in denen der Radverkehr eher indirekt angesprochen wird. Das Abschaltverbot für Notbremssysteme ist hierbei besonders hervorzuheben. Die Anordnung von Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten (OD) erfährt eine deutliche Erleichterung. Die Verkehrsbeschränkung in den OD wurde schon 2020 vor Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern erleichtert. Nun wird diese Regelung noch durch Spielplätze und hochfrequentierte Schulwege ergänzt. Wobei auch schon ein Problem bei dieser Novellierung angesprochen wird. Bei dem Begriff „hochfrequentiert“ handelt es sich um eine sehr vage Formulierung. Aus Behördensicht ist dies eher negativ zu bewerten, da sich der Arbeitsaufwand dadurch erheblich erhöht. So muss man zum einen sehr genau belegen, dass es sich um einen „hochfrequentierten“ Weg handelt, zudem „Stückwerk“ betreiben, da jeder Abschnitt einzeln bewertet werden muss. Die Möglichkeit eine Temporeduzierung auf 30 in der gesamten OD anordnen zu können, würde hier den Aufwand minimieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anordnung von Tempo 30 nicht immer einfach und gelegentlich auch aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist. Hier kann der ÖPNV genannt werden. Auch Busse müssten dann entsprechend langsamer fahren, was wiederum längere Fahrtzeiten und eine Anpassung der Fahrpläne nach sich ziehen würde.

Herr Tögel: Wie vielleicht einige wissen, führt der ADAC alle zwei Jahre den Fahrradklimatest durch. Dabei zeichnen die Rückmeldungen aus Marburg ein eindeutiges Bild. Die Stimmung zum Thema Radverkehr und auch insgesamt zur Mobilität ist hier sehr aufgeladen. Trotz diverser Neuerungen ist das Straßenverkehrsgesetz noch sehr auf den Autoverkehr bezogen. Die aktuellen Anpassungen sollen neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch die neuen Kriterien Gesundheit, Klima- und Umweltschutz sowie die städtebauliche Entwicklung berücksichtigen. Daran kann man sehen: es tut sich was. Dennoch wird das Auto nach wie vor in den Mittelpunkt gestellt. Auch muss man bedenken, dass das Abstandsgebot seit 2020 auf dem Papier eindeutig festgelegt ist, der Alltag jedoch vollkommen anders aussieht. Es sollte überlegt werden, wie diese Regelungen auch tatsächlich auf die Straße gebracht werden können.

Herr Decher: Das Ziel unserer Dienststelle ist die Unfallzahlen zu senken. Hierbei treffen wir immer wieder auf das Problem, dass die Selbstreflektion der Verkehrsteilnehmenden zu wünschen übriglässt. Die eigenen Fehler werden in der Regel nicht wahrgenommen. Auch Radfahrende begehen viele Verstöße und gefährden sich somit auch selbst. Auch Unfälle werden dadurch verursacht.

Die Novellierung der StVO ist auf jeden Fall sinnvoll, da sie darauf ausgelegt ist, die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu schützen. Insgesamt wäre vielen geholfen, wenn sich alle den §1 der StVO, die gegenseitige Rücksichtnahme, zu Herzen nehmen würden.

Herr Gardyan: Die Entwicklungen der letzten Jahre machen deutlich: der Radverkehr als Thema ist angekommen. Auch im ländlichen Raum wird zunehmend ein Fokus auf diese Mobilitätsart gelegt. Doch sprechen wir einmal den „Elefanten im Raum“ an: die Hauptverkehrsstraßen, also die Ortsdurchfahrten sind auch gleichzeitig die Hauptachsen für den Radverkehr. Diese Straßen sind eng, verwinkelt, historisch gewachsen und alle Verkehrsteilnehmenden müssen dort untergebracht werden. Baulich ist hier oft nichts zu machen. Dennoch kann eine Temporeduzierung auf diesen Straßen nicht aufgrund der Nutzung durch den Radverkehr angeordnet werden. Somit kann keine Qualität und keine Sicherheit für den Radverkehr in diesen Bereichen geschaffen werden. In diesem Punkt ist der ländliche Raum noch ein blinder Fleck in der StVO.

Herr Voeth: Der VCD setzt sich unter dem Motto „Mobilität für alle“ für die Verkehrswende ein. Mobilität sollte ganzheitlich betrachtet werden. In Bezug auf die Sicherheit werden vor allen Dingen objektive Aspekte betrachtet. Doch was ist mit der subjektiven Wahrnehmung der Sicherheit. Das Thema Sicherheit muss über objektive Kriterien hinausgedacht werden. Sicherheit hat immer etwas mit Wahrnehmung zu tun. Im Straßenverkehrsgesetz ist von „Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr“ die Rede. Sollten hier das Fahrrad und der Fußverkehr nicht mit dem Auto gleichgestellt werden? Häufig wird alles aufs Auto bezogen. Daher kommt Frust auf, wenn man sich viel zu Fuß oder mit dem Rad bewegt. Der/Die Radfahrende fühlt sich auf der Straße nicht sicher und weicht daher auf den Gehweg aus, wo er wiederum die Fußgänger gefährdet. Alle Verkehrsteilnehmenden und ihre Bedürfnisse sollten bei der Gestaltung der Infrastruktur differenziert betrachtet werden. Eingangs haben wir bereits festgestellt, dass die Sicherheit hierbei das Wichtigste ist. Nun gibt es Regelungen wie z.B. den Überholabstand, die einfach nicht eingehalten werden, weil es die Autofahrer*innen nicht interessiert oder sie tatsächlich nicht Bescheid wissen. Auch hier sollte angesetzt werden, um die Sicherheit für die Radfahrenden auf der Straße zu erhöhen und damit vorzubeugen, dass sie auf die Gehwege ausweichen.

Publikum I: Die Unfallzahlen mit Radfahrenden werden in Frage gestellt. Viele Unfälle würden gar nicht erst gemeldet oder dem Autofahrer würde subjektiv durch die Polizei Recht zugesprochen. Auch das Überholen von Radfahrenden geschieht viel zu oft, obwohl dafür überhaupt kein Platz vorhanden ist. Die Leute haben überhaupt kein Bewusstsein für ihr Fehlverhalten. Ein Beispiel hierfür ist die Ketzerbach in Marburg, wo solche Vergehen ständig zu beobachten seien. An dieser Stelle sollte die Polizei das Überholen am besten regelmäßig überwachen.

Es wurde gesagt, die Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 wäre sehr schwierig. Manchmal muss man Sachen auch einfach machen. Vieles ist Auslegungssache.

Publikum II: In Europa unterscheiden sich die Bedingungen auf den Straßen von Land zu Land sehr deutlich. Die Verkehrsteilnehmenden leben in einigen Ländern ein viel rücksichtsvolleres Miteinander auf den Straßen. Dieses wird entscheidend durch die Verkehrserziehung und die Fahrschulen gelenkt.

Herr Decher: Ich möchte gerne auf die in Frage gestellten Unfallzahlen eingehen, da meine Dienststelle das Qualitätsmanagement für die aufgenommenen Fälle übernimmt. Alles, was aufgenommen wird, wird auch sehr gründlich überprüft. Der Hinweis zur Verkehrskontrolle in der Ketzerbach ist sehr interessant und konstruktiv. Neben den Autos sollten die Verkehrskontrollen aber auch bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden durchgeführt werden. Auch Radfahrende haben sich an die Regeln zu halten.

Herr Tögel: Da stimme ich zu. Alle Radfahrenden sollten sich an die Regeln halten. Man sollte aber auch nicht aus den Augen verlieren, dass viele Radfahrende im Straßenverkehr diskriminiert werden und daraufhin Regelverstöße begehen. So gibt es z.B. an Ampeln Kontaktschleifen, die Radfahrende nicht erfassen. Der*Die Radfahrer*in muss dementsprechend stehen bleiben und auf ein Auto warten oder bei Rot losfahren. Radfahrer*innen werden noch an weiteren Stellen im Straßenverkehr schikaniert. Wir können erst mit der Verkehrssituation zufrieden sein, wenn wir unsere Kinder guten Gewissens selbstständig radeln lassen können.

Herr Gardyan: Auch die Mobilitätskultur vieler Personen steht uns dabei im Weg. Wenn man sich umsieht, stellt man fest, dass die Autos immer größer werden. Auf den Straßen gilt das „Gesetz des Stärkeren“. Gerade die SUV-Fahrer sind häufig sehr emotional und haben regelrecht Schaum vorm Mund, wenn sie das Gefühl haben, ihnen würde etwas genommen. Dabei wäre es viel zielführender, wenn man objektiv und wissenschaftlich basiert miteinander diskutiert.

Den Kommunen sollte die Option gegeben werden auch auf klassifizierten Straßen einzugreifen und zu gestalten. In diesem Zusammenhang sollte auf die Initiative „Lebenswerte Städte“ verwiesen werden. In der Initiative engagieren sich 1000 Städte, Gemeinden, Kreise und ein Regionalverband für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits. Dabei wird deutlich, dass sich der Wille zur Selbstbestimmung einmal quer durch die Parteienlandschaft zieht und z.B. die CDU-Bürgermeister*innen eine andere Haltung vertreten als ihre Kolleg*innen auf Bundesebene.

Herr Tögel: Alle schimpfen auf den Radverkehr. Die Autofahrer schimpfen, weil die Radfahrer*innen auf der Straße unterwegs sind, die Fußgänger*innen bemängeln, dass die Radfahrer*innen auf den Gehweg ausweichen. Dies ist darauf zurück zu führen, dass dem Radverkehr oft eigene Flächen fehlen. Bei der Infrastruktur und der Stadtgestaltung stößt die StVO an ihre Grenzen. Die Straßenverkehrsbehörden agieren hier oft sehr bürokratisch. Zudem brauchen wir ein anderes Verhalten aller im Straßenverkehr. Jeder sollte sich an die Regeln halten und nicht nur auf die anderen zeigen. Verstöße müssen geahndet werden. Über das Ordnungsrecht aber auch über die Schulbildung muss hier reguliert werden.

Publikum III: Die Straßenverkehrsbehörde schöpft ihre Möglichkeiten nicht aus.

Herr Ronzheimer: Optimierungspotential ist auf Seiten der Straßenverkehrsbehörde definitiv vorhanden. Aber all zu oft ist die Auslegung der StVO nicht so einfach wie man annehmen möchte. Oft ist die Beurteilung der Einzelfälle sehr langwierig. Hier müssen rechtliche Fragen geklärt werden. Die Begründungen, die man z.B. für eine Temporeduzierung anführt, müssen greifbar sein und sehr gut belegt werden. Man kann eben nicht „einfach“ machen. Die rechtliche Sicherheit ist in diesen Belangen sehr wichtig.

Publikum IV: Die Geschwindigkeit bei paralleler Nutzung stellt ja vor allen Dingen ein Problem dar, da es sich in der Regel um unterschiedliche Geschwindigkeiten handelt. Wo wir eine Trennung der Verkehre hinbekommen, ist das eine wunderbare Sache. Nur sollte der Übergang von einer getrennten in eine gemeinsame Nutzung unbedingt sicher gestaltet werden. Diese Stellen im Straßenverkehr müssen vermehrt betrachtet werden. Zum Stichwort „Freiwilligkeit“ möchte ich noch anmerken, dass diese annähernd nicht vorhanden ist.

Herr Decher: Was sie sagen, ist absolut richtig. An Schnittstellen gibt es die meisten und schwersten Unfälle. Hier treffen wir oft auf infrastrukturelle Probleme. Wir leben in engen und alten Städten, die gar nicht auf das heutige Verkehrsaufkommen ausgelegt sind. Oft gestaltet

sich der Ausbau hier schwierig. An diesen Stellen ist natürlich ein angepasstes Mobilitätsverhalten die Lösung. Um dieses Verhalten anzupassen, bedarf es Kontrollen. Diese Kontrollen können allerdings nur punktuell durchgeführt werden. Wir stellen an den kontrollierten Punkten dann auch eine punktuelle Verbesserung fest. Diese schleichen sich aber wieder aus, sobald die Kontrollen wegfallen.

Herr Grimm: Um den Kommunen den Ausbau der Infrastruktur zu erleichtern, hat das Land Hessen die „Musterlösungen und Qualitätsstandards für den Radverkehr herausgebracht“. Häufig stößt man aber an Grenzen, wenn man versucht diese im Bestand umzusetzen und dann können sie sich unter Umständen eher als hinderlich erweisen.

Herr Voeth: Im Bestand ist die Anwendung der Qualitätsstandards und Musterlösungen tatsächlich schwierig. Bei Neubauten hingegen sollten sie unbedingt zum Einsatz kommen. Dies ist so auch im Hessischen Mobilitätsgesetz vorgesehen.

Seit 1997 gilt, dass keine Benutzungspflicht für vorhandene Radwege mehr besteht, es sei denn, diese wird durch entsprechende Schilder extra so angeordnet. Oft dürfen sich die Radfahrende also auf der Straße bewegen, auch wenn es den Anschein hat, sie könnten auf dem Gehweg fahren. Auf der Straße sind Radfahrende zudem häufig sicherer unterwegs und werden von Autofahrer*innen besser wahrgenommen. Auch für Fußgänger*innen, ist es sicherer, wenn Radfahrer*innen auf der Straße fahren. In den letzten Jahren wurden zu viele Gehwege für Radfahrer*innen freigegeben. Das Schild „Radfahrer frei“ bedeutet, dass Fußgänger Vorrang haben und dem Radverkehr lediglich eine Mitbenutzung eingeräumt wird.

Herr Gardyan: Die Kontrolle der Einhaltung der Regelungen ist ein wichtiger Punkt. Hier könnte die Digitalisierung Lösungen anbieten. Hier sind uns unsere europäischen Nachbarn weit voraus. Dort werden z.B. von Scanfahrzeugen Knöllchen an Falschparker verteilt. Wir haben schon jetzt einen Fachkräftemangel und dieses Problem wird sich in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen. Um dem entgegen zu wirken, müssen wir Digitalisierung zulassen und gezielt einsetzen. Dieser Punkt sollte unbedingt in die StVO aufgenommen werden.

Herr Voeth: Um die Infrastruktur im urbanen Raum zu gestalten, brauchen wir mehr Platz. Ein Großteil der Flächen ist mit parkenden Autos belegt. Das sollte sich ändern. Hier brauchen die Straßenverkehrsbehörden mehr Flexibilität. Der ruhende Verkehr steht dem fließenden Verkehr nach. Dementsprechend sollten auch die Flächen genutzt werden.

Herr Grimm: Zum Abschluss möchte ich sie noch bitten ihre Wünsche für eine zukünftige Novelle der StVO zu formulieren. Was fehlt uns noch? Was sollte unbedingt aufgenommen werden?

Herr Ronzheimer: Aktuell fällt mir da nichts ein. Natürlich würde ich mir wünschen, dass sich der Verwaltungsaufwand für die Behörden minimiert.

Herr Tögel: Die StVO braucht ein klares Bekenntnis zur Vision Zero. Es sollte möglich sein, proaktiv zu handeln und nicht erst, wenn bereits Unfälle geschehen sind.

Herr Decher: Es würde sich noch mehr lohnen in unseren Nachbarländern abzuschauen und funktionierende Konzepte zu übernehmen. Nicht immer muss das Rad neu erfunden werden.

Herr Gardyan: Die Möglichkeiten Temporeduzierungen anzuordnen sollten auf jeden Fall erweitert und vereinfacht werden.

Herr Voeth: Die Begründungen, die geliefert werden müssen, um bestimmte Dinge anzuordnen, sollten abgebaut werden. Ansonsten sollte die aktuelle StVO einfach angewendet werden, wie sie ist. Wenn wir uns alle an die bestehenden Regelungen halten, dann ist die halbe Verkehrswende schon geschafft.