

Unfallforschung *kommunal*

Nr. 13

Symposium „Sicherer Radverkehr“

Am 19. und 20. März 2012 trafen sich in Berlin auf Einladung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) internationale Fachleute, um sich über die sichere Verkehrsteilnahme von Radfahrerinnen und Radfahrern auszutauschen. 150 Experten unterschiedlichster Fachdisziplinen erarbeiteten in drei Foren Empfehlungen für Politik und Praxis. Sie sollen dazu beitragen, die Sicherheit von Radfahrenden heute und in der Zukunft zu erhöhen.

Während in den letzten Jahren die Anzahl der Unfälle mit Verletzten deutschlandweit in aller Regel rückläufig war, hat die Anzahl der Radunfälle mit Personenschaden zugenommen. Der demografische Wandel, der steigende Radverkehrsanteil und die zunehmende Anzahl elektrisch unterstützter Fahrräder werden zukünftig zu mehr Radverkehr, mehr Senioren im Radverkehr und zu höheren Geschwindigkeiten im Radverkehr führen. Daher sind Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs unumgänglich, damit die politisch gewünschte und durchaus sinnvolle Förderung des Radverkehrs nicht von einer steigenden Anzahl Verletzter und Getöteter begleitet wird.



Forum 1: Verkehrsverhalten

In diesem Workshop wurde intensiv das regelkonforme bzw. regelwidrige Verhalten von Radfahrern diskutiert und folgende Empfehlungen formuliert:

- Die Grenzwerte für das Radfahren unter Alkoholeinfluss sind zu überprüfen. Es wurde vorgeschlagen, die absolute Fahruntüchtigkeit für Radfahrende von 1,6 Promille abzusenken und einen Ordnungswidrigkeitentatbestand bei einem Promillewert von 1,1 bzw. 0,8 einzurichten.
- Polizeiliche Fahrradstreifen werden empfohlen, da sie oft das einzige Mittel sind, um delinquente Radler zu verfolgen.
- Die Einheit von Bau und Betrieb bei Radverkehrsanlagen muss beachtet werden, um regelkonformes Verhalten zu unterstützen. Zweirichtungsradwege dürfen nur im begründeten Ausnahmefall angelegt werden.
- Die private Wirtschaft sollte mehr Verantwortung für die Verkehrserziehung übernehmen, insbesondere dann, wenn die Unternehmen im Verkehrsbereich tätig sind. Auch die Schulen sollten die Verkehrserziehung intensivieren und in diesem Sinne von den Kultusministerien unterstützt werden.
- Kampagnen sollten den Inhalt des Paragraphen 1 der StVO fokussieren und damit gegenseitige Rücksichtnahme und ein defensives Verkehrsverhalten „salonfähig“ machen.

Forum 2: Helmpflicht - pro und contra

Der Workshop 2 widmete sich ausschließlich der Diskussion, ob eine allgemeine Helmtragepflicht für Radfahrende in Deutschland eingeführt werden sollte oder nicht. Die Teilnehmenden einigten sich auf die folgenden Empfehlungen für Politik und Praxis:

- Die Schutzwirkung eines Fahrradhelmes ist unbestritten, sein Tragen erhöht die Chance, einen Unfall ohne oder zumindest mit geringerer Kopfverletzung zu überstehen. Daher sollten alle Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die die Tragequote bei derzeit gültiger Freiwilligkeit erhöhen.
- Die technischen Anforderungen an die Schutzwirkung sind unter Berücksichtigung des Tragekomforts zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Die noch offenen Fragen zu einer Helmtragepflicht sind zu klären. Dazu gehören z. B. eine verfassungsrechtliche Einschätzung oder die Haftungs- bzw. die zivilrechtlichen Folgen einer Tragepflicht.

Forum 3: Strategien zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur

Im Workshop diskutierten die Experten über die Gestaltungs- und Finanzierungsanforderungen einer Radverkehrsinfrastruktur, mit der der Radverkehr auch in Zukunft sicher abgewickelt werden kann. Die wesentlichen Empfehlungen:

- Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs bei Sicherheitsdefiziten im bestehenden Netz.
- Neue Gefahrenstellen sind durch eine konsequente Anwendung des Sicherheitsaudits im Entwurfsprozess und die Berücksichtigung der Vorgaben aktueller Regelwerke zu vermeiden.
- Der Radverkehr ist als eigenständige Verkehrsart zu verstehen und auch öffentlich zu kommunizieren. Als

Folge gilt es, ganzheitliche Konzepte auch im Sinne von Netzkonzepten auf der Grundlage wichtiger Radverkehrsachsen zu entwickeln.

- Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert, verstärkt in eine sichere Radverkehrsinfrastruktur zu investieren.
- Die steigende Bedeutung und der höhere Stellenwert des Radverkehrs müssen sich auch in einer intensiveren Forschung und Lehre zum Radverkehr wiederfinden.
- Die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts ist ernsthaft zu prüfen, da homogene Geschwindigkeiten im Stadtverkehr nicht nur zu weniger Unfällen, auch mit Radfahrern, beitragen können, sondern ebenfalls zu mehr Lebensqualität insgesamt.

Fazit

Nach Auffassung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat die Planung des Radverkehrs insgesamt und in vielen Kommunen keinen mit dem Autoverkehr vergleichbaren Stellenwert. Die UDV fordert daher ein Umdenken, damit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern ausgeschöpft werden können. Dies gilt nicht nur für Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, sondern ebenso für die Bereiche der Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung und -aufklärung.

Weitere Informationen finden Sie unter www.udv.de

Der Tagungsband steht zum Download bereit unter:

<http://www.udv.de/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr-1920-maerz-2012/>

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin
 Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de
 Internet: www.udv.de
 Redaktion: Jörg Ortlepp
 Erstellt: 05/2012

