

Unfallforschung kommunal

Nr. 31

Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen

Mehrere Änderungen in der StVO, der zugehörigen Verwaltungsvorschrift sowie einschlägige Gerichtsurteile haben dazu geführt, dass die Benutzungspflicht von Radwegen immer weiter reduziert wurde. In einem Forschungsprojekt der UDV wurde untersucht, wie sich die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die Verkehrssicherheit auswirkt.

Neben einer Literaturanalyse zur Thematik erfolgte im Projekt eine Online-Befragung von 356 Städten. Für 108 ausgewählte Radwege in acht Städten wurde eine Analyse des Unfallgeschehens vor und nach Aufhebung der Benutzungspflicht durchgeführt. Hierbei konnten 741 polizeilich gemeldete Radverkehrsunfälle mit Personenschaden ausgewertet werden. Ergänzend fanden an jeweils 10 Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht Verhaltensbeobachtungen, Konfliktanalysen und Befragungen von insgesamt mehr als 700 Verkehrsteilnehmern statt.

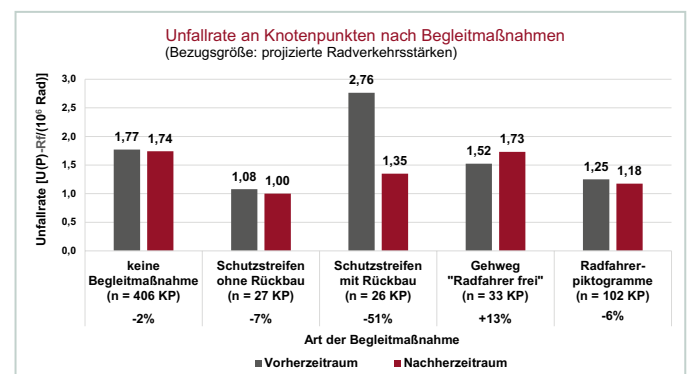
Erfahrungen der Kommunen

Mit der Radweggebenutzungspflicht wird in den befragten Städten unterschiedlich umgegangen. Etwa zwei Drittel der Städte haben ihre Radwege bereits auf die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht überprüft, oder zumindest damit begonnen. Nur etwa fünf Prozent wollen dagegen auch in Zukunft keine Überprüfung durchführen. In mehr als der Hälfte der Kommunen wurde die Benutzungspflicht der überprüften Radwege häufig auch aufgehoben. Die in den Städten verwendeten Kriterien für die Anordnung einer Radweggebenutzungspflicht sind sehr unterschiedlich, meist ist es jedoch die Kfz-Verkehrsstärke (71 Prozent). Die verwendeten Grenzwerte variieren stark. Einige Städte verwiesen auf die unterschiedlichen Bela-

stungsbereiche der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), nannten aber oft keine konkreten Grenzwerte. Weitere häufig verwendete Kriterien sind der Schwerverkehrsanteil, das Unfallgeschehen, die Querschnittsbreiten und die Kfz-Geschwindigkeiten.

Ergebnisse der durchgeführten Analysen

Unter Berücksichtigung des gestiegenen Radverkehrsaufkommens zeigten sich für Radwege ohne Begleitmaßnahmen nach Aufhebung der Benutzungspflicht keine wesentlichen Veränderungen des Unfallrisikos für Radfahrer, weder an den Knotenpunkten noch auf der Strecke. Die auf den Radverkehr bezogenen Unfallraten blieben hier nach Aufhebung der Benutzungspflicht nahezu unverändert. Auch für nicht benutzungspflichtige Radwege mit Radfahrerpiktogrammen oder ergänzend markierten Schutzstreifen konnten keine wesentlichen Veränderungen im Unfall- oder Konfliktgeschehen festgestellt werden.



Keine wesentliche Veränderung des Unfallrisikos für Radwege ohne Begleitmaßnahmen

Grund für die ausbleibenden Veränderungen ist, dass auch die nicht benutzungspflichtigen Radwege von der großen Mehrheit der Radfahrer weiter genutzt werden. Dieses zeigte sich bei den durchgeführten Verkehrszählungen und Verhaltensbeobachtungen. Es kam auch zu keiner wesentlichen Verlagerungen von Unfällen von den Radwegen auf die Fahrbahn.



Auch ohne Benutzungspflicht fährt die Mehrheit der Radfahrer auf dem Radweg

Laut der Verkehrsteilnehmerbefragung empfinden sehr viele Radfahrer das Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn als gefährlich. Sie ziehen es daher mehrheitlich vor, auf den vorhandenen Radwegen zu fahren. Dieses gilt umso mehr, je breiter der Radweg, je schmaler die Fahrbahn und je mehr Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn unterwegs ist.

Einzig der Rückbau des Radwegs bei gleichzeitiger Markierung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn zeigte an den Knotenpunkten deutliche Sicherheitsverbesserungen. Abseits der Knotenpunkte konnten dagegen keine Effekte dieser Maßnahme festgestellt werden.

Fazit und Empfehlungen

Wie die Untersuchung zeigt, sind nicht mehr benutzungspflichtige Radwege genauso sicher oder unsicher, wie sie es vor der Aufhebung der Benutzungspflicht waren. Die-

ses ist zum einen positiv zu bewerten, da sich aufgrund der sich kaum verändernden Flächennutzung auch keine wesentlichen neuen Konflikte oder Unfälle einstellen. Zum anderen heißt das aber auch, dass Probleme, die vor Aufhebung der Benutzungspflicht bestanden, auch nach deren Aufhebung weiter bestehen. Vor allem die typischen Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen an Knotenpunkten waren auch auf den nicht benutzungspflichtigen Anlagen noch immer dominant.

Die große Mehrheit der Radfahrer benutzt die nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege weiter. Daher dürfen diese keinesfalls als Radwege zweiter Klasse behandelt werden. Gegebenenfalls bestehende Sicherheitsprobleme müssen auch hier konsequent beseitigt werden. Ein besonderer Fokus sollte dabei auf den bekannten Unfall- und Konfliktschwerpunkten liegen.

Auch wenn der Rückbau des Radwegs bei gleichzeitiger Markierung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn deutliche Sicherheitsverbesserungen an den Knotenpunkten zeigte, ist diese Maßnahme nicht per se als besonders sicher zu bewerten. Zu beachten ist hierbei, dass auch die Verkehrssicherheit der neuen Radverkehrsführung von deren detaillierten Ausgestaltung abhängt.

Die UDV empfiehlt daher generell, vorhandene Radverkehrsanlagen, unabhängig von deren Benutzungspflicht, regelwerkskonform zu gestalten (u. a. VwV-StVO, RAST 2006 und ERA 2010). Ein besonderer Fokus sollte dabei auf den bekannten Unfall- und Konfliktschwerpunkten liegen. Vor allem die verkehrssichere Gestaltung der Knotenpunkte ist hierbei wichtig. Entsprechende Empfehlungen hierzu geben bereits verschiedene andere Veröffentlichungen der UDV (siehe u. a. Unfallforschung kommunal Nr. 16, 17, 19, 28 und 30).

Weitere Informationen und der ausführliche Forschungsbericht stehen auf der Homepage der Unfallforschung der Versicherer www.udv.de/Benutzungspflicht zum Download zur Verfügung.

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
Facebook: www.facebook.com/unfallforschung
Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
YouTube: www.youtube.com/unfallforschung
Bildnachweis: UDV
Redaktion: Marcel Schreiber
Erstellt: 04/2018