

## **Radweg oder Radfahrstreifen: Ein unlösbarer Konflikt zwischen subjektiv gefühlter und objektiv messbarer Sicherheit?**

Ein Blick in die Unfallstatistik beweist es: Auf der Straße markierte Radfahrstreifen sind objektiv erheblich sicherer als separat geführte Radwege. So war z.B. die Jülicher Straße in den letzten Jahren Schwerpunkt für Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Bemerkenswert ist, dass nur die Radfahrer verunglückten, die auf den hier nicht benutzungspflichtigen Radwegen fuhren, während die auf der Straße fahrenden Radfahrer in keinen Unfall verwickelt wurden!

### **Unfallursachen**

Die Unfälle geschehen an den Kreuzungen mit anderen Straßen und an Ein-/Ausfahrten wie z.B. den großen Lebensmittelmärkten. Wer als Radfahrer dort auf dem Radweg fährt, muss damit rechnen, nicht gesehen und daher angefahren zu werden.

Aber auch Unfälle zwischen Radfahrern untereinander oder zwischen Fußgängern und Radfahrern sind vorgekommen. Während erstere darauf zurückzuführen sind, dass Radfahrer als sog. Geisterfahrer den Radweg in die falsche Richtung benutzen oder abends unbeleuchtet fahren, sodass sie von schnelleren Radfahrern übersehen wurden, kommen letztere auch dadurch zustande, dass viele Fußgänger den Radweg mitbenutzen, obwohl sie dort genauso wenig gehen dürfen wie auf der Straße.

### **Subjektive Sicherheit auf dem Radweg erweist sich als trügerisch**

Sowohl die Unfallstatistik als auch verschiedene repräsentative Untersuchungen konnten bislang allerdings leider nichts daran ändern, dass sich viele Radfahrer auf einem Radweg subjektiv sicherer fühlen als auf dem Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Dies gilt in besonderem Maße für die Eltern von Kindern, die Angst haben, ihre Kinder auf der Straße oder dem Radfahrstreifen fahren zu lassen, obwohl die Benutzung

von Radwegen objektiv viel gefährlicher ist. Von Kindern bis acht Jahre, die selbst bei vorhandenem Radweg den Gehweg benutzen müssen, ist hier übrigens nicht die Rede. Aber auch sie sollten natürlich unbedingt auf die besonderen Gefahren hingewiesen werden.

Wie trügerisch die vermeintliche Sicherheit auf dem Radweg ist, zeigt das dieser Luftpumpe beigelegte Schaubild „Typische Konflikte bei der Führung auf innerörtlichen Radwegen“:

### **Radwege sind objektiv unsicherer**

Nicht nur „stationäre“ Hindernisse wie Mülltonnen, gelbe Säcke und Kundenstopper (12), Poller und Ampelmasten (13) sowie parkende Kraftfahrzeuge (6) stören beim Fahren auf dem Radweg und zwingen immer wieder zu rechtswidrigen Ausweichmanövern auf den Gehweg. Viel problematischer und unfallträchtiger sind die Konflikte an Kreuzungen sowie an Ein- und Ausfahrten, wo Kraftfahrer häufig nicht damit rechnen, dass dort ein Radfahrer kommt.

Dementsprechend oft werden die Radfahrerfurten und leider manchmal auch die darauf fahrenden Radfahrer von in die Kreuzung einfahrenden Kraftfahrzeugen (1) oder von abbiegenden Kraftfahrzeugen (4) einfach überfahren oder die Kraftfahrer versperren in Ausfahrten gleich den ganzen Radweg (2) und den Fußweg gleich mit. Auch „Geisterradler“ (3), die auf dem Radweg in die falsche Richtung fahren, provozieren Unfälle, insbesondere dann, wenn sie bei Dunkelheit auch noch ohne Licht unterwegs sind.

Anmerkung: Wenn der Radweg in Gegenrichtung ausdrücklich freigegeben ist, dann darf und muss man ggf. natürlich dort auch fahren und ist kein „Geisterradler“.

Darüber hinaus kommen einem auf dem Radweg auch Fußgänger immer wieder in die Quere, weil sie häufig den Radweg gleich mitbenutzen (7) oder beim Überqueren von Straßen (8) oder an Bushaltestellen (10) + (11) nicht auf den Radverkehr achten.

### **Geschwindigkeit von Radfahrern wird meist unterschätzt**

Ein weiteres Problem ist die oftmals stark unterschätzte Geschwindigkeit von Radfahrern, die von Kraftfahrern insbesondere auf Radwegen noch weniger wahrgenommen wird:

Während Fußgänger mit einer Geschwindigkeit zwischen 1,8 km/h bis 6,5 km/h gehen, bringen Radfahrer es je nach Gefälle, Fahrradtyp, persönlicher Kondition und Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche auf eine Geschwindigkeit zwischen 12 km/h und 60 km/h. Der Weltrekord mit einem Spezialfahrrad liegt übrigens bei 268,831 km/h(!).

Selbst langsame Radfahrer fahren also mindestens doppelt so schnell als schnelle Fußgänger gehen.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) nebst ihren Verwaltungsvorschriften regelt daher völlig zu Recht, dass nur in Ausnahmefällen die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen erfolgen darf. Der Regelfall ist das Benutzen der Fahrbahn.

Nach dem derzeitigen Stand der geplanten StVO-Novelle darf zukünftig keine Benutzungspflicht eines Radweges angeordnet werden, wenn dieser unsicherer ist als die Benutzung der Fahrbahn; dies gilt selbst dann, wenn dadurch die Flüssigkeit des Verkehrs verringert wird. Der Verkehrssicherheit soll damit ein Vorrang eingeräumt werden, was sehr zu begrüßen ist.

### **Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind objektiv sicherer**

Das Schaubild „Typische Konflikte bei der Führung auf Radstreifen (Schutzstreifen

oder Radfahrstreifen)“ suggeriert, dass es keine Konflikte mehr zwischen Radfahrern und Kraftfahrern gibt, wenn Radfahrstreifen (1,50 m breit) oder Schutzstreifen (1,25 m breit) vorhanden sind. Dies ist aus folgenden Gründen nicht zutreffend:

Obwohl Radfahrer auf der Straße erheblich besser gesehen werden als auf dem Radweg, können sie sich bei abbiegenden Kraftfahrzeugen trotzdem im toten Winkel befinden (4).

Auch auf der Straße fahrende Radfahrer können von plötzlich geöffneten Autotüren (5) gefährdet werden, insbesondere dann, wenn sich zwischen Radstreifen und Parkstreifen kein Sicherheitsstreifen befindet.

Radstreifen werden von Kraftfahrern gerne zumindest vorübergehend zum Be- und Entladen zugeparkt (6).

Dennoch sind Radfahrstreifen oder Schutzstreifen objektiv sicherer als Radwege, da viele Konfliktpunkte entfallen. Dies wird sowohl durch Untersuchungen als auch durch die Unfallstatistik belegt.

Wir setzen uns daher schon seit Jahren dafür ein, bei der Neugestaltung von Straßen keine separat geführten Radwege mehr zu bauen, sondern stattdessen Radfahrstreifen oder zumindest Schutzstreifen zu markieren. Des Weiteren fordern wir, die Benutzungspflicht möglichst aller vorhandenen benutzungspflichtigen Radwege aufzuheben.

### **Empfehlung: Radfahrer sollten möglichst auf der Straße fahren**

Da die Benutzungspflicht der Radwege auf der Jülicher Straße wegen Unterschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbreite schon vor einigen Jahren aufgehoben wurde, empfehlen wir jedem Radfahrer, dort möglichst nicht auf dem Radweg zu fahren sondern die Straße zu benutzen, um das eigene Unfallrisiko zu vermindern. Dies gilt selbstverständlich auch für alle anderen

Straßen mit nicht benutzungspflichtigen Radwegen.

### **Anstehende Umgestaltung Lütticher Straße**

Aus den dargestellten Gründen der Verkehrssicherheit werden wir uns übrigens im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahmen der Lütticher Straße dafür einsetzen, dass hier, wie derzeit geplant, die Radwege entfallen und stattdessen Radfahrstreifen markiert werden.

Die vorhandenen Bedenken und Unsicherheiten vieler Anwohner wollen wir mittels entsprechender Öffentlichkeitsarbeit ausräumen, indem wir über den Konflikt zwischen subjektiv empfundener und objektiv messbarer Sicherheit informieren. Wir wollen möglichst viele Menschen davon überzeugen, dass die geplanten Veränderungen kein Minus, sondern ein Plus an Verkehrssicherheit bringen, denn nur eine breite Akzeptanz der Maßnahmen kann zu einer Verbesserung des Klimas zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils führen.

### **Mindestseitenabstand von 1,5 bis 2 Meter zum Radfahrer einzuhalten – auch bei Radfahrstreifen**

Zu guter Letzt sei noch darauf hingewiesen, dass der Mindestabstand beim Überholen zwischen Kraftfahrzeug und Fahrrad 1,50 m bis 2,00 m beträgt – und zwar unabhängig davon, ob ein Radfahrer auf einem markierten Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen oder auf der „nackten“ Straße fährt. Dies wird leider von fast allen Kraftfahrzeuglenkern mal mehr und mal weniger missachtet. Unsere im Zusammenhang mit der Lütticher Straße noch ausstehende Öffentlichkeitsarbeit wird daher auch diesen Punkt mit umfassen.

(MV)