

# Sicherheit von Radwegen

## Fakten und Empfehlungen



### Radfahren – schon heute sicher

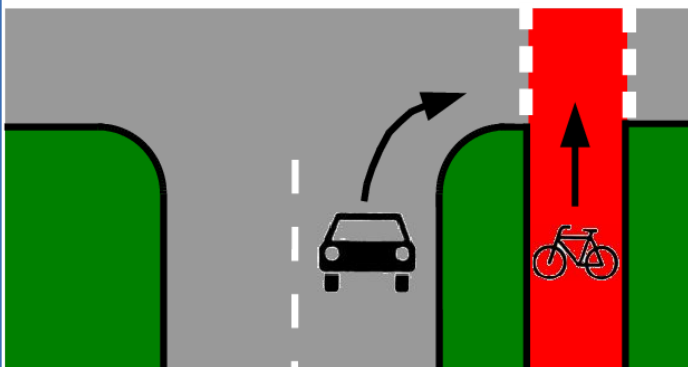
Wie die Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen, ist Radfahren in Deutschland trotz der heute bestehenden Gefahren genau so sicher wie Autofahren. Damit ist die weit verbreitete Annahme widerlegt, Radfahren sei besonders gefährlich. Tatsächlich erwartet die Bundesanstalt für Straßenwesen für 2007, dass der Anteil der Radfahrer an den Verkehrstoten unter 10% und damit unter ihrem allgemeinen Verkehrsanteil liegt. Radfahrer werden also nicht häufiger Opfer eines Verkehrsunfalls als der Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer.

Die Erfahrung lehrt, dass die große Menge der Radfahrerunfälle Stürze eher harmloser Art sind, die nur in seltenen Fällen zu Krankenhausaufenthalten führen. Erst in Verbindung mit Kraftfahrzeugen, wie es die Querungsunfälle bei Radwegen provozieren, entstehen schwerere Verletzungen.

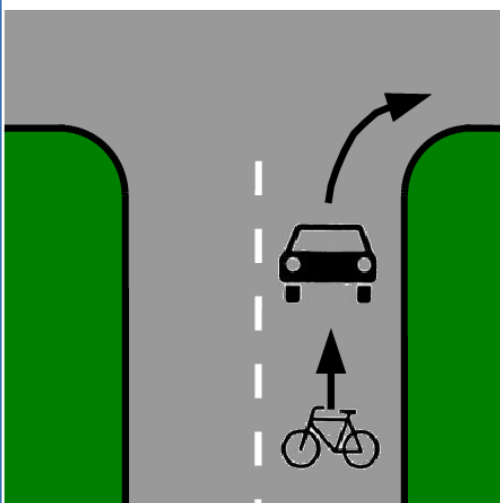
### So erreichen Sie den ADFC Bottrop/Kirchhellen:

ADFC Bottrop/Kirchhellen  
Postfach 100105  
46201 Bottrop  
<http://www.adfc-bottrop.de>  
E-Mail: [postmaster@adfc-bottrop.de](mailto:postmaster@adfc-bottrop.de)  
Ansprechpartner: Michael Wilch

### Die Lösung ist einfach: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Führt häufig zu Unfällen: rechtsabbiegende Kfz achten nicht auf geradeausfahrende Radfahrer rechts von ihnen, obwohl diese bevorrechtigt sind



Einfach,  
sicher und  
platzsparend:  
Führung des  
Radverkehrs  
auf der Fahr-  
bahn.

## Bieten Radwege Schutz?

Viele Radfahrer, darunter auch solche, die seit vielen Jahren täglich Fahrrad fahren, glauben, dass Radwege dazu geeignet sind, Radfahrer vor Unfällen mit Kraftfahrzeugen zu schützen.

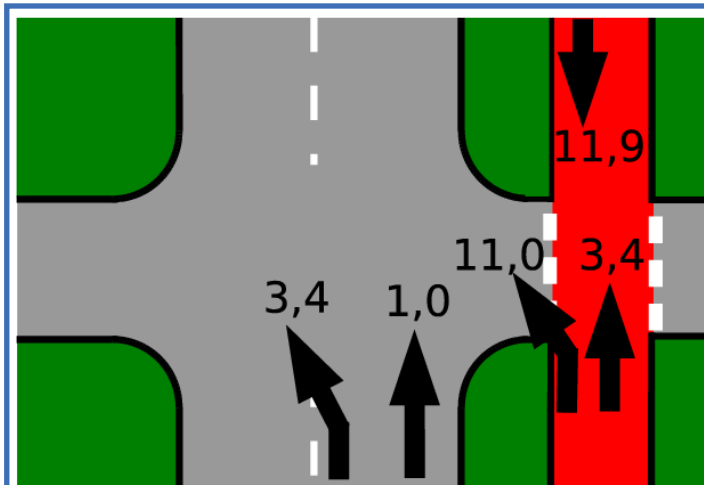
Dabei wissen die meisten aus eigener Erfahrung, dass es auf Radwegen häufig kritische Situationen gibt. Oft genug müssen Radfahrer sie selbst durch Verzicht auf ihren Vorrang oder ihre Vorfahrt entschärfen. In persönlichen Gesprächen wird meist von abbiegenden oder aus einer Einfahrt ausfahrenden Autofahrern berichtet, die nicht auf Radfahrer achten. Ebenfalls allgemein bekannt ist, dass Radwege oder Radstreifen von Autofahrern gerne zum Abstellen ihrer Fahrzeuge benutzt werden. Dadurch werden Radfahrer gezwungen, kurzfristig und an dafür ungeeigneten Stellen auf die Fahrbahn auszuweichen, was regelmäßig zu gefährlichen Manövern führt.

Dennoch meinen viele Menschen, dass solche Situationen Einzelfälle sind, die nichts daran ändern, dass Radwege geeignet sind Radfahrer vor Unfällen zu schützen. Viele wissenschaftliche Untersuchungen zeigen aber das Gegenteil: Radfahrer sind auf Radwegen stärker gefährdet.

## Radwegsicherheit in der Verkehrsforschung

Die sicherlich bekannteste und umfangreichste Studie zu diesem Thema ist von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahr 1992 herausgegeben worden<sup>1</sup>. In dieser Arbeit beschränkten sich die Autoren auf innerörtliche Radwege, die in einem guten Zustand, sowohl von ihrer Führung als auch ihrer baulichen Ausführung, waren. Dabei wurden Hauptverkehrsstraßen ebenso wie Nebenstraßen betrachtet.

<sup>1</sup> R. Schnüll e.a.: Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Forschungsprojekt 8952, 1992



### Unfallgefahr durch Radwege<sup>2</sup>

Basis für den Vergleich ist das Unfallrisiko für Radfahrer, die auf der Fahrbahn geradeaus fahren. Relativ dazu ist das Risiko beim:

• Geradeausfahren auf einem Radfahrstreifen	1,1fach
• Linksabbiegen auf der Fahrbahn	3,4fach
• Geradeausfahren auf einem baulich getrennten Radweg	3,4fach
• Linksabbiegen von einem baulich getrennten Radweg	11,0fach
• Geradeausfahren auf einem Radweg links der Fahrbahn	11,9fach

Damals schon bekannte Risikofaktoren wie Radwege, auf denen links, also gegen die Fahrtrichtung gefahren werden muss, wurden vorsorglich aus der Betrachtung genommen. Ebenso erging es kombinierten Rad- und Fußwegen, bei denen es schon zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermehrten Unfällen kommt. Trotzdem wies die Studie eindeutige Ergebnisse aus: das Benutzen eines Radweges ist an Kreuzungen mit einem bis zu fünffach höheren Risiko verbunden als das Fahren auf der Fahrbahn.

Auch durch teure und aufwendige Maßnahmen können diese Risiken nicht nachhaltig gesenkt

<sup>2</sup> Studie der Uni Lund (SE) in Bicycle Research Report No. 29, 1992

werden: selbst wenn der Radweg an der Kreuzung aufgewölbt und farblich von der Fahrbahn abgesetzt wird, bleibt es bei einem verdoppelten Risiko verglichen mit dem Fahren auf der Fahrbahn.

Eine andere Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>3</sup> beschränkte sich auf Unfälle von Radfahrern zwischen Kreuzungen. Dabei wurde herausgearbeitet, dass Radwege abseits von Kreuzungen zu einer Verlagerung der Unfälle in ihrer Art führen. Ein tatsächlicher Rückgang der Unfallzahlen konnte nicht belegt werden. Es wurde auch festgestellt, dass Unfälle von Radfahrern auf der Fahrbahn häufig durch zu geringen Seitenabstand der Radfahrer selbst zum Fahrbahnrand begünstigt werden. Viele der Unfälle waren Kollisionen mit plötzlich geöffneten Autotüren. Diese Unfälle können einfach durch Einhalten des von der Polizei geforderten seitlichen Abstandes vermieden werden.

### Aber in Holland klappt es doch auch?

Häufig wird in Diskussionen um Radwege Holland als leuchtendes Beispiel genannt. Dort sei der Radverkehrsanteil besonders hoch, es gebe überall Radwege und Fahrradfahren sei dort komfortabel und sicher.

Tatsächlich hat das Fahrrad in den Niederlanden einen Verkehrsanteil von 27%, fast dreimal so viel wie in Deutschland. Auch gibt es in unserem Nachbarland auffallend viele Radwege. Der niederländische Fietsberaad musste jedoch dem Verkehrsministerium mitteilen, dass im Jahr 2006 von allen in ein Krankenhaus eingelieferten Verkehrsunfallopfern 40% Fahrradfahrer waren. Damit sind Radfahrer in den Niederlanden mit ihren vielen Radwegen unter den Verkehrsoptionen deutlich überrepräsentiert.

<sup>3</sup> W. Angenendt e.a.: Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen, Bericht V9 der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993