

Fahrradfreundlichkeit und Sicherheit

Betrachtung zur Situation des Radverkehrs in Schönebeck

Vortrag auf der Sitzung der AG Radverkehr
am 24.10.2006

Radverkehr

Alltagsverkehr

Schulweg
Arbeitsweg
Einkaufen

Fahrrad-Tourismus

Familienausflüge
Rad-Ferntourismus

Nutzung innerhalb der Stadt bzw. Anfahrt aus umliegenden Ortsteilen, Wege und Ziele entsprechen denen des Kfz-Verkehrs

Tägliche Nutzung, bei jedem Wetter, bis einige 1000 km/Jahr

Zeitkritisch, weil **Fahrzeit = Aufwand**, → auf direkte, kurze und leichte Wege angewiesen

Nutzung touristischer Wege, überwiegend außerhalb der Stadt, oft abseits der Haupt-Verkehrswege

Gelegentliche Nutzung, überwiegend bei schönem Wetter, wenige km/Jahr bis einige 100 km/Jahr

Nicht zeitkritisch, weil **Fahrzeit = Erholung**

Alltagsverkehr / Radtourismus: unterschiedliche Nutzungsgrundlagen und Anforderungen → wenig gegenseitige Berührungspunkte.

Touristische Radwege haben für den Alltagsverkehr untaugliche Start-/ Zielpunkte.

Touristische Radwege nützen dem Alltagsverkehr nicht oder nur wenig

— Radverkehr in Schönebeck —

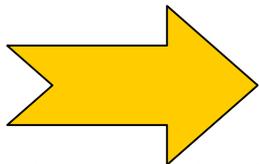
Alltagsradverkehr und Fahrradtourismus –
Gemeinsamkeiten oder Gegensätze?

Insgesamt positive Entwicklung:

- + Wegweisung zu Zielen in Schönebeck
- + Neue Radwege, z. B. Elbbrücke – Frohse
- + In der Umgebung von Schönebeck: Betonierte Feldwege erlauben Radfahren ‚durch die Natur‘
- + Öffentlichkeitsarbeit,
 - z. B. + öffentliche Auszeichnung von radfahrerfreundlichen Pensionen
 - + Hinweise auf Fahrrad-Veranstaltungen oder auf neue Radrouten etc.
- + (Aufzählung bitte fortsetzen!)

Aber auch negative Seiten:

- gefährliche Hindernisse auf Radwegen, z.B. Poller
- Teilweise ungeeigneter Belag (holperiges Betonpflaster, schlechter Asphalt, wassergebundene Decke, Schotter)
- Schäden durch Reiter (bis hin zur Unmöglichkeit des Radfahrens)
- Radweganfänge und -enden an Straßen nicht entsprechend dem Stand der Technik gesichert (was nach Aussage des Landes auch so bleibt!)



positives Fazit für touristische Radwege

Radverkehr in Schönebeck

Touristische Radwege in / um Schönebeck

- Zahlen für den Radverkehr liegen für Schönebeck m. W. nicht vor.
- Ohne Kenntnis der Radverkehrszahlen bzw. des Radverkehrsbedarfs ist eine radverkehrstaugliche Planung der Verkehrsinfrastruktur nicht in genügender Qualität möglich.
- Ansätze: Berücksichtigung von wesentlichen Quellen und Zielen des Radverkehrs (lt. ERA 95)
 - Schulen
 - Wohngebiete
 - Einkaufsstätten
 - Ausflugsziele
- Auch ohne Kenntnis genauer Zahlen ist zumindest eine Beurteilung des derzeitigen Standes möglich (in Kenntnis der Quellen und Ziele des Radverkehrs und bekannter Problemstellen), oft sind Radverkehrsanlagen aber auch gar nicht erst notwendig.
- positive Aspekte:
 - + neue Abstellanlage am Bahnhof
 - + Beseitigung von Hindernissen

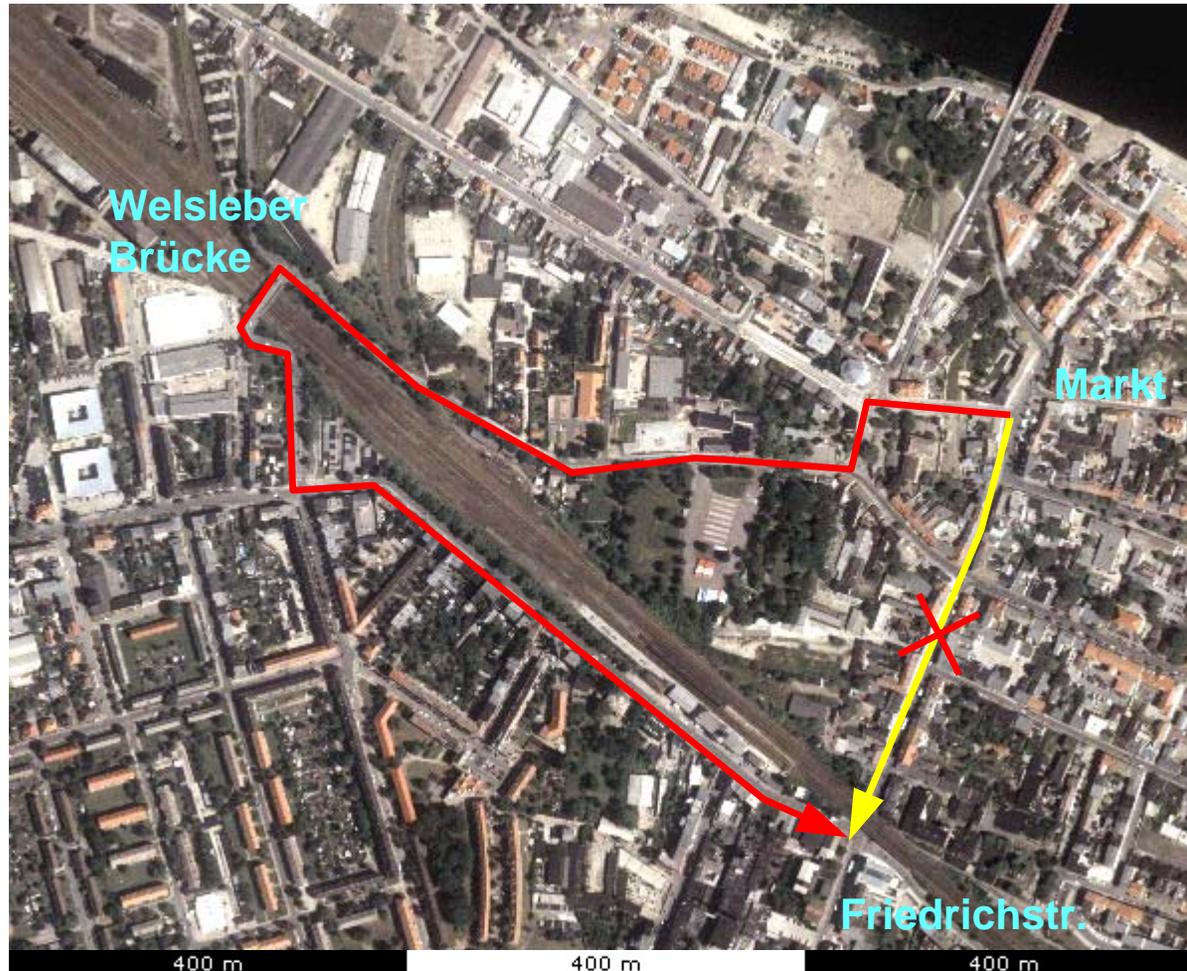
Ansprüche an Radverkehrs-Infrastruktur, geordnet nach Wichtigkeit (aus ERA 95)

1. Sicherheit
2. Guter Zustand (Oberfläche, Ebenheit, Steigungen, Verschmutzung)
3. Kapazität (Breite, Kurvenradien)
4. Kurze Verbindung von Quellen und Zielen des Radverkehrs

außerdem in ERA 95 noch genannt:

- soziale Sicherheit
z. B. einsehbar von der Straße aus, nicht hinter Büschen, Beleuchtung
(als Schutz vor Überfällen / Belästigungen)
- Stetige Führung

Wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs sind durch die Bahnstrecke Magdeburg – Halle getrennt: die einzige innerstädtische Verbindung ist durch den Einbahnstraßenring für den Radverkehr (einseitig) gesperrt.



Gelb: direkte Verbindung 450 m
Rot: Verkehrsführung 1850 m
Radverkehr ist auf kurze, direkte Wege angewiesen.

Hier ist der **Umweg 4 mal so lang** wie der direkte Weg.

Bei Neugestaltung der Salzer Straße:

keine Berücksichtigung des Radverkehrs → deutliche Bevorzugung des Kfz-Verkehrs

Seit Dezember 2004 vollständig vorhandene Infrastruktur (Neubau der Welsleber Brücke) und ausreichende Straßenquerschnitte: eine **Lösung des Problems ist möglich**.

Aber bisher leider nicht gewollt ☹️

— Radverkehr in Schönebeck

Hat Schönebeck eine radfahrerfeindliche Infrastruktur?

Bisher: Konzept der Separierung

(in der Annahme, Radwege seien sicher, weil der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt wird)

Vergessen (bzw. falsch gezählt) wurden dabei die durch die Separierung verursachten Unfälle: Die Sicherheit auf Radwegen ist nur eine gefühlte Sicherheit.

In den letzten Jahren gab es ein **Umdenken** in Fragen der Radverkehrsführung (sowohl bei der Polizei als auch bei Verkehrsverbänden wie ADFC, VCD usw.).

Sicherer ist in vielen Fällen der Mischverkehr Fahrrad + Kfz auf der Fahrbahn.

z.B. Polizei Berlin:

„Es gilt als gesichert, dass die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn im Bereich des Fließverkehrs zu besserem Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Radfahrern führt und damit vor allem die schweren Abbiegeunfälle mit oft tödlichem Ausgang an Kreuzungen und Einmündungen oder Grundstücksausfahrten reduziert bzw. gemildert werden.“

Selbst Radstreifen (seit einiger Zeit als Alternative zu Radwegen propagiert) führen immer noch zu schweren Unfällen: Rechtsabbiegen über den Radstreifen, zu geringer Sicherheitsabstand beim Vorbeifahren an Radfahrern, Radstreifen verlaufen im Bereich von Autotüren und im Bereich des Toten Winkels von Lkw.

Radverkehr in Schönebeck

Aspekte der Verkehrssicherheit

Radwege geben ein Gefühl von (vermeintlicher!) Sicherheit, weil sie getrennt von der Fahrbahn verlaufen.

Radwege verlaufen außerhalb des Aufmerksamkeitsbereiches von Kfz-Fahrern.

Unfälle werden durch Fahren auf Radwegen begünstigt, z. B. durch

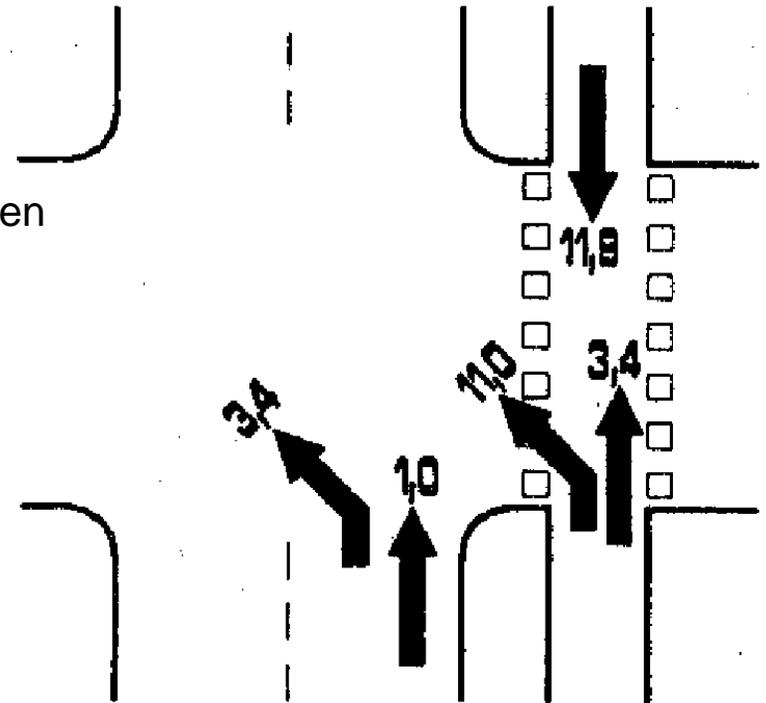
- Rechtsabbiegen über den Radweg hinweg
- Linksabbiegen über den Radweg hinweg
- Einbiegen aus der Neben- in die Hauptstraße
- Ausfahren aus Grundstücks- und Parkplatzausfahrten

und führen dadurch zu einem mehrfach höheren Unfallrisiko verglichen mit dem Fahren auf der Fahrbahn.

Unfälle im Längsverkehr sind dagegen äußerst selten.

Die Fahrbahn ist deshalb in nahezu allen Fällen der beste Radweg.

Und: Radwege verleiten zum besonders gefährlichen Linksfahren (auf der Fahrbahn fährt man selbstverständlich rechts – Linksfahrer gibt es dort selten).



(Untersuchung der Universität Lund zum Vergleich der Unfallrisiken an Knotenpunkten)

— Radverkehr in Schönebeck —

Radwege als Verkehrswege?

F.: Was ist hier falsch?

A.: Die Geradeausspur führt rechts der Rechtsabbiegerspur.

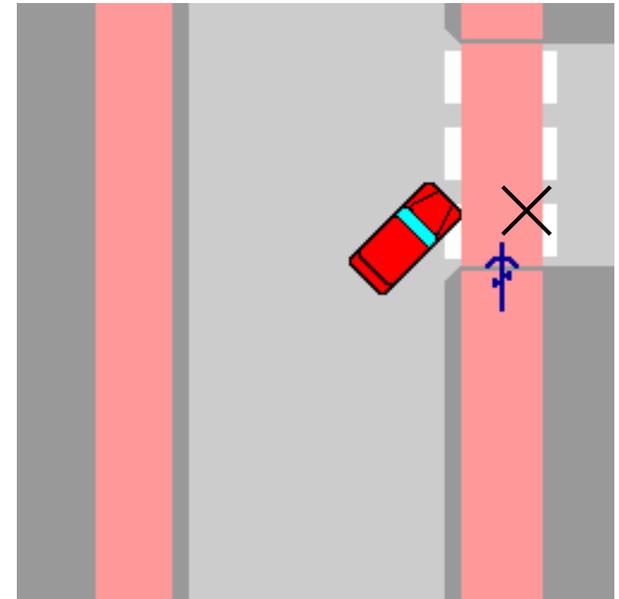
F.: Wo ist das erlaubt?

A.: Auf Radwegen.

Das Resultat solcher Verkehrsführung ist **der** typische Radwegunfall (Bild rechts).

Leider wird in der Unfallstatistik so ein Radwegunfall als „auf der Fahrbahn“ gezählt und damit dessen Ursache verschleiert.

Woraus dann die Forderung nach mehr Radwegen resultiert – wegen der „gefährlichen Fahrbahn“



Vergleich der Unfallzahlen vor und nach dem Bau von Radwegen

Unfälle	Auf Strecken			An Knotenpunkten		
	vorher		nachher	vorher		nachher
Fahrrad insgesamt	46	➡	49	71	↗	105
Fahrrad – Kfz	29	↘	19	55	↗	82
Fahrrad – andere	17	↗	30	16	➡	23
Moped insgesamt	23	➡	32	23	↗	38
Moped – Kfz	12	➡	13	19	➡	20
Moped – andere	11	↗	19	4	↗	18
Fußgänger insgesamt	32	➡	43	43	➡	56
Fußgänger – Kfz	28	➡	24	35	➡	40
Fußgänger – andere	4	↗	19	8	↗	16
Kfz insgesamt	108	➡	108	169	↗	213
Kfz – Kfz	28	➡	34	53	➡	66
Kfz - andere	80	➡	74	116	↗	147
Gesamtzahl	134	➡	154	187	↗	251

Vorher-Nachher-Vergleich von innerörtlichen straßenbegleitenden Einrichtungsradwegen (105 Strecken mit 64 km Gesamtlänge über 3 Jahre) bei etwa konstant gebliebenen Radverkehrszahlen

Quelle: Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen, Bericht V9 der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993, nach dän. Untersuchungen

— Radverkehr in Schönebeck —

Radwege erhöhen die Unfallgefahr und das Risiko für Radfahrer

Radwege sind Verkehrswege zweiter Wahl, weil...

Autofahrer sie nicht ernst nehmen

Sie achten nicht auf Radwege beim Abbiegen, stellen sie zu beim Einbiegen und Einfahren, parken darauf, öffnen Türen darüber, halten zu Radfahrern auf Radwegen geringeren Überholabstand, denn **"Das sind doch nur Radwege! Es kommt doch keiner!"**

Fußgänger sie nicht ernst nehmen

Sie gehen darauf spazieren, queren sie ohne zu schauen, achten auf gemischten Fuß- und Radwegen nicht auf Radfahrer, denn **"Das sind doch nur Radwege! Da fährt doch keiner!"**

Radfahrer sie nicht ernst nehmen

Sie fahren darauf nicht rechts, benutzen sie - auch wenn sie nicht dafür zugelassen und viel zu schmal sind - in falscher Richtung, fahren gerade dort ohne Licht, halten keinen Seitenabstand beim Überholen, fahren zu schnell um die zahlreichen Kurven, denn **"Das sind doch nur Radwege! Es kommt doch keiner - außer mir!"**

Verkehrsplaner sie nicht ernst nehmen

Sie planen Sonderlösungen und komplizierte Führungen oder vergessen einfach, ob und wie man vom Radweg zurück auf die Fahrbahn kommt, stellen Hindernisse (Licht-, Ampel-, Schildermasten, ...) mitten in den Radweg und verkaufen das noch als Sicherheitserhöhung (Umlaufsperrern), führen Radwege dicht an Parkplätzen vorbei, über Treppen, Rampen, Berg- und Tal-Bahnen, quer durch Bushaltestellen, um enge Kurven, meinen, für Radwege würden auch mal minderwertige wassergebundene Decken reichen - schließlich muß man ja irgendwo was für die Umwelt tun - oder Pflaster - denn man muß auch einfach an die darunter verborgenen Versorgungsleitungen kommen, pferchen Fußgänger auf Radwege oder Radfahrer neben Fußwege, denn **"Das sind doch nur Radwege! Da ist doch kein Verkehr!"**

Straßenbauer sie nicht ernst nehmen

Sie bauen Radwege in minderwertiger Qualität, so daß nicht einmal die Baurichtlinien erfüllt sind - und keiner fordert ihre Einhaltung ein -, stellen ihre Baufahrzeuge und Baumaterial bevorzugt auf Radwegen ab, sichern Baustellen auf Radwegen nicht oder unzureichend, sperren sie nicht rechtzeitig vorher, dort wo man noch ausweichen könnte, weisen keine Umleitung aus, schaffen Fallen (z.B. Löcher, Kanten) und lassen sie monatelang liegen, denn **"Das sind doch nur Radwege! Da passiert schon nichts!"**

Polizisten sie nicht ernst nehmen

Sie parken ebenfalls auf Radwegen, sichern Gefahrstellen auf Radwegen wochenlang nicht ab, selbst wenn man sie darauf ausdrücklich hinweist, reiten auf ihnen, kehren Scherben von der Fahrbahn auf den Radweg, denn **"Das sind doch nur Radwege! Die Radfahrer sollen über den Gehweg fahren!"**

Baulastträger sie nicht ernst nehmen

Sie bauen sie, selbst wenn sie als gefährlich erkannt werden - Hauptsache man bekommt so Zuschüsse -, reinigen sie selten, wegweisen nicht, denn **"Das sind doch nur Radwege! Wer fährt da schon?"**

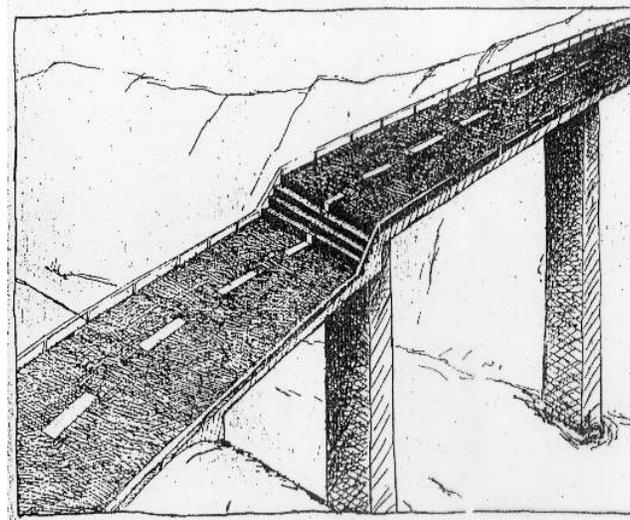
alle sie nicht ernst nehmen

Hundebesitzer lassen Hundeleinen kreuzen, Kinder spielen darauf (Sollen Sie!), Anlieger stellen Mülltonnen, Veranstalter Toilettencontainer, Geschäftsleute Verkaufsstände, Wahlhelfer Wahlplakate, ... auf Radwege, Straßenreinger lagern dort Laubhaufen, Landwirte verschmutzen sie oder verbarikadieren sie mit Ihren Fahrzeugen, Lastkraftfahrer wenden auf ihnen, ..., denn **"Das sind doch nur Radwege! Die sind für Radfahrer!"**

(aus einer Internet-Quelle)

— Radverkehr in Schönebeck —

Radwege sind Verkehrswege zweiter Wahl



Radverkehr in Schönebeck

Gute Radwege?

Radwege in Schönebeck sind gefährlich.
Beispiel: Wilhelm-Hellge-Str.



Radwegbreite 1,5 m (inkl. Bordsteinkante),
gerade so **Mindestmaß** gem. VwV StVO.

Nicht berücksichtigt ist, daß bei Radwegen direkt neben Parkstreifen ein **seitlicher Sicherheitsraum** vorhanden sein muß, der nicht in die Breite des Radweges hineingerechnet werden darf (0,75 m).

Der Radweg in der Wilhelm-Hellge-Straße ist also unzulässig.

Radfahrer, die im Aufklappbereich von Kfz-Türen fahren, bekommen oft eine Mitschuld an Tür-Unfällen.

(Anm.: an der im Foto gezeigten Stelle ist der Radweg benutzungspflichtig)

Gefährdet sind mittelbar auch die Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn :
Durch die Umwandlung des Parkstreifens in einen Radweg und das das Parken auf der Fahrbahn ist die Fahrbahn stark eingeeengt, so daß die Kfz sehr dicht an den parkenden Pkw vorbeifahren → die nötige Übersicht fehlt.

Radverkehr in Schönebeck

Zustand der Radwege (1)

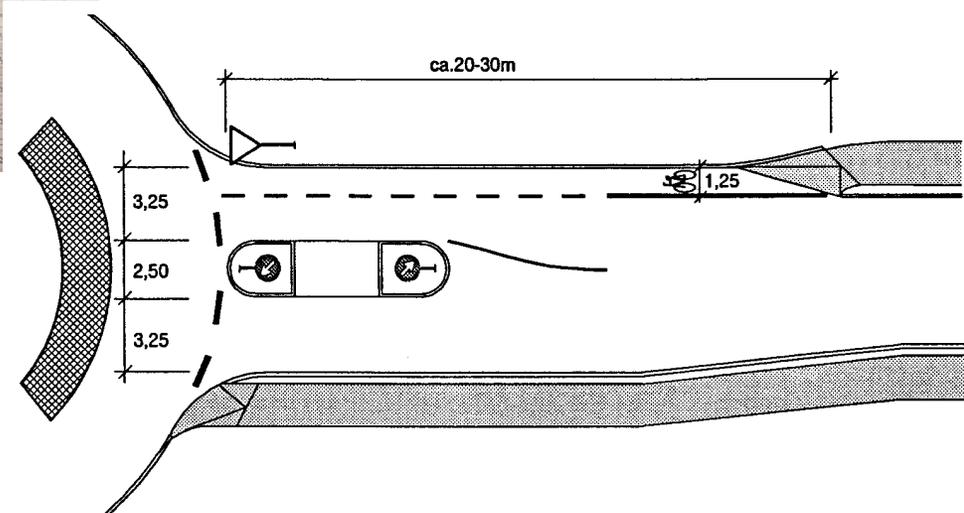
Radwege in Schönebeck sind gefährlich. Beispiel: Kreisverkehr Ruth-Lüppschütz-Platz



Radwege an kleinen Kreisverkehren sind unsicherer als die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr (ERA 95).

Mögliche und tatsächliche Konflikte gibt es an jeder Einfahrt in den Kreisverkehr, sowohl durch ein- wie ausfahrende Kfz. (Anm.: an der im Foto gezeigten Stelle ist der Radweg nicht mehr benutzungspflichtig)

Stand der Technik (ERA95 Bild 50):
Führung des Radverkehrs an Kreisverkehrsplätzen



Radverkehr in Schönebeck

Zustand der Radwege (2)

Radwege in Schönebeck sind gefährlich. Beispiel: Welsleber Brücke



Weder die ERA noch die EFA sind berücksichtigt.

Viel zu starkes Gefälle ($> 6\%$), viel zu enge Kurven (2,50 m), viel zu kleine Kurvenradien (< 10 m) – gefährden Radfahrer und Fußgänger.

Wer schafft es, aus dem Stand heraus (!), sich diesen Weg herunterrollen zu lassen?

(Anm.: der Radweg ist inzwischen nicht mehr Benutzungspflichtig)

Radverkehr in Schönebeck

Zustand der Radwege (3)

Radwege in Schönebeck sind in schlechtem baulichen Zustand Beispiel: Nicolaistraße



Forderung für alle Radwege (egal ob Neuanlage oder bereits bestehende):

Radwege müssen mindestens den selben Fahrkomfort (Belag, Geradlinigkeit) wie die parallele Fahrbahn bieten. Anderenfalls sind sie aufzuheben.

Radwege in Schönebeck werden nicht in benutzbarem Zustand gehalten.
Beispiel: Elbbrücke



Eine Bierflasche über den Weg
verteilt...



... und ein paar Meter weiter das gleiche in grün.

Diese Scherben bleiben auf Schönebecker Radwegen i. d. R. wochen- bis monatelang liegen.
Wenn die Stadt als Baulastträger keine Reinigungskapazitäten (oder kein Geld dafür) hat, so muß sie bei der Verkehrsbehörde die Aufhebung des Radweges anregen.

Hintergrund: Radwege sind Sonderwege, die in benutzbarem Zustand gehalten werden müssen. Zuständig für die Überwachung (lt. VwV StVO): Verkehrsbehörden und Polizei.
→ Frage: wie und in welchen Abständen erfolgt eine Kontrolle? Welche Maßnahmen erfolgen?

— Radverkehr in Schönebeck —

Zustand der Radwege (5)

Auch touristische, nicht straßenbegleitende Radwege sind gefährlich. Beispiel: Elberadweg.
Regelmäßig passieren durch derartige gefährliche Einbauten Unfälle, die aber oft nicht in der Verkehrsunfallstatistik auftauchen.



Auf der Fahrbahn sieht das dagegen so aus:



Ein mitten auf der Fahrbahn stehender 6 cm breiter, dunkelgrauer Poller wäre zu recht als Verkehrsgefährdung verboten. Und wohl auch kaum vorstellbar.

← Beispiel einer sichereren Lösung für Radwege: deutlich erkennbare Signalisierung eines Pollers.

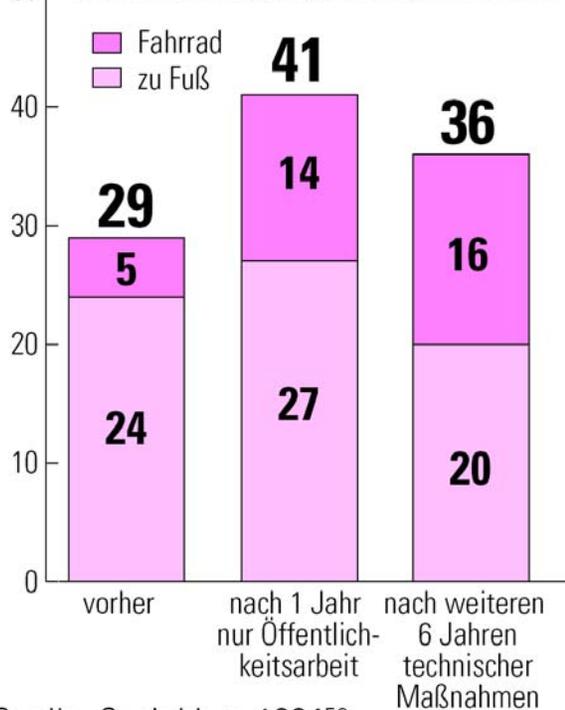
Hinweis: auch an Pollern längs zum Radweg (Trennung zur Fahrbahn oder zum Gehweg) gibt es regelmäßig Unfälle bzw. Stürze, die gleichfalls nur selten erfaßt werden.

Radverkehr in Schönebeck

Zustand der Radwege (6)

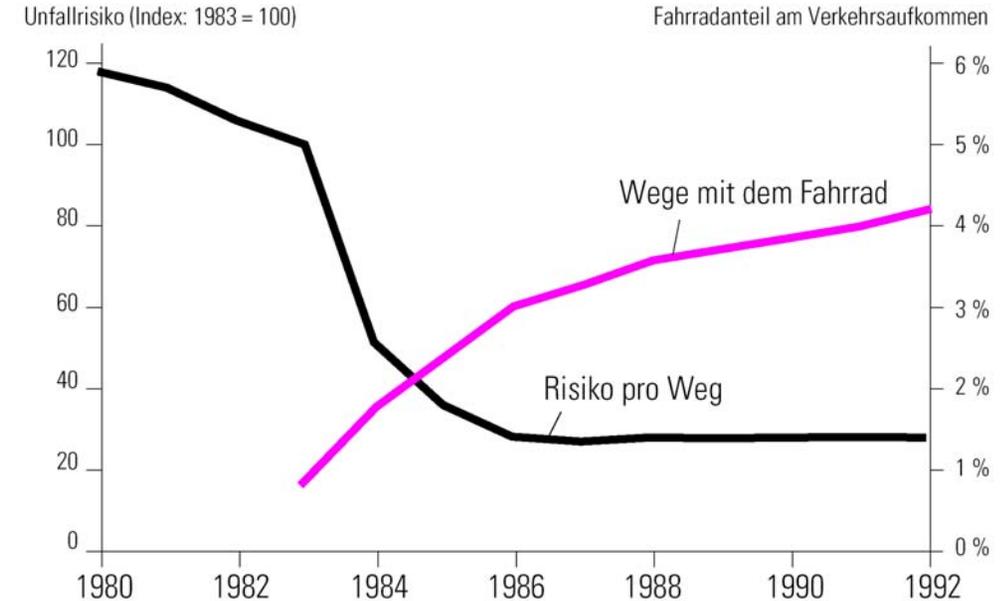
Kommunikation bringt mehr als Radwegbau ... und führt zu mehr Radverkehr

Anteil der zurückgelegten Wege in Prozent



Quelle: Socialdata 1994⁵²
Grafik: VCÖ 2000

Die Zunahme des Radverkehrs macht Radfahren sicherer



Quelle: KfV 1997²⁸, VCÖ 2000⁸¹
Grafik: VCÖ 2000

Kommunikation ist zudem preiswerter: angesichts knapper Kassen ist jeder Euro für den innerörtlichen Radwegbau zuviel.

Besser ist eine gute Pressearbeit, die die Vorteile des Radverkehrs unterstreicht und das Rad als einfach zu nutzendes und vollwertiges Verkehrsmittel im innerstädtischen Alltagsverkehr darstellt.

— Radverkehr in Schönebeck —

Was kann man tun?



**SCHWEINE
KÖNNEN FLIEGEN**



**DIE ERDE
IST ECKIG**



**RADWEGE
SIND SICHER**



**Danke für die
Aufmerksamkeit!**



**NEIN zur
Benutzungspflicht!**

(Karikatur: ADFC, Radzeit 03/2001)