

DURCHGÄNGIGE UND SICHERE RADVERKEHRSNETZE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN - RECHTLICHE HANDLUNGS- MÖGLICHKEITEN

Arne Koerdt
Stuttgart/Berlin, 21.09.2021



Fahrrad-Jubiläum 2017

Baden-Württemberg

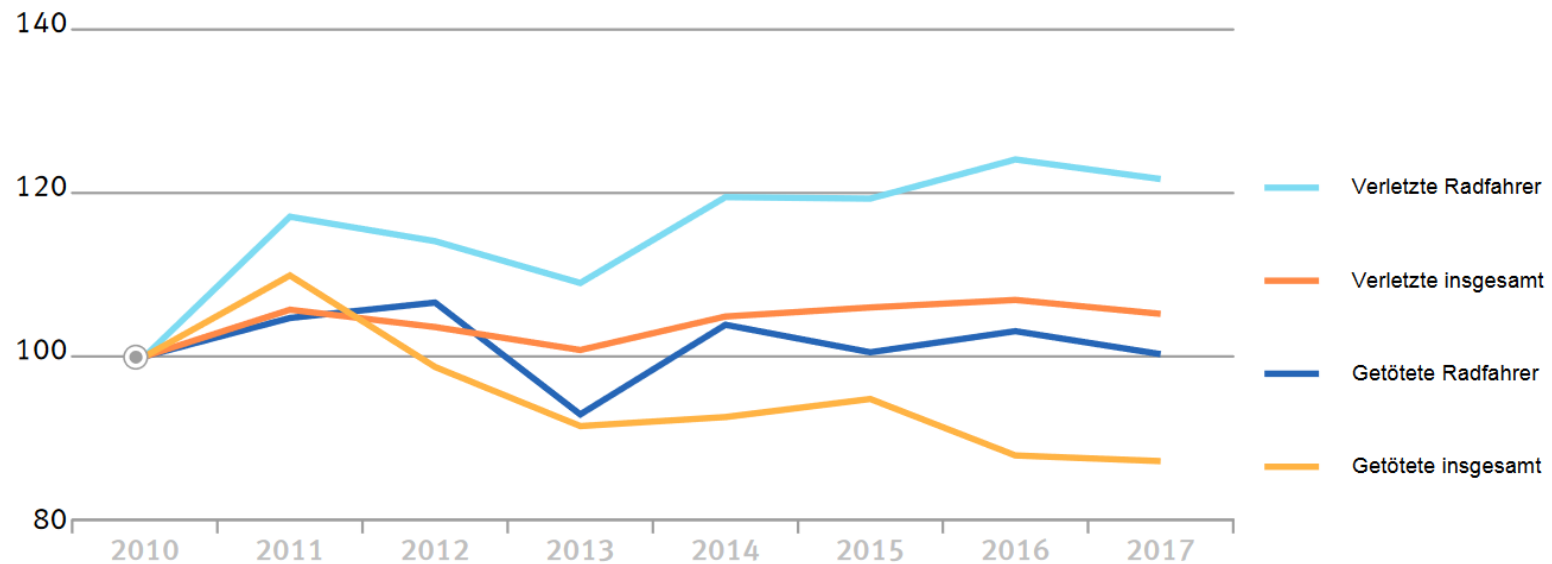


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

RADFAHREN WIRD IMMER GEFÄHRLICHER ?

- Sicherheit stagniert

Verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer im Vergleich zu den Verunglückten insgesamt
2010 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

EIN PAAR BASICS

- Radfahren erhöht die Gesundheit (trotz Unfallrisiko)
- 40 % aller tödlichen Fahrradunfälle ereignen sich außerorts
- Der Weg zur Vision Zero führt über die Landstraße – auch beim Radverkehr
- **NEU: Verankerung der Vision Zero in die VwV-StVO**



SICHERER RADVERKEHR IN DER FLÄCHE

- Sicherer Radverkehr braucht durchgängige Netze
 - Durchgängige sichere Netze innerorts und außerorts sind die Voraussetzung für sicheren und attraktiven Radverkehr
 - Jeder Ort in Deutschland sollte sicher per Rad erreichbar sein
 - nicht nur einzelne Abschnitte auszubauen, Problembereiche nicht aussparen

- Ausstattungsgrad mit Radverkehrsanlagen 2019:
 - 41 % der Bundesstraßen
 - 27 % der Landesstraßen
 - 18 % der Kreisstraßen

- Wir brauchen mehr Radwege – aber auch schneller umsetzbare Lösungen
 - Einbeziehung auch von Markierungslösungen, Wirtschaftswegen, Forstwegen, Deichwegen, Fahrradstraßen - auch außerorts, B+R



SICHERER RADVERKEHR BRAUCHT DURCHGÄNGIGE NETZE

- Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs - bauliche Radwege
 - Regellösung – subjektiv sicher und attraktiv
 - bei fachgerechter Umsetzung objektiv sicher
 - aber:
 - hohe Kosten
 - langsame Umsetzung
 - hoher Planungsaufwand
 - großer Flächenbedarf

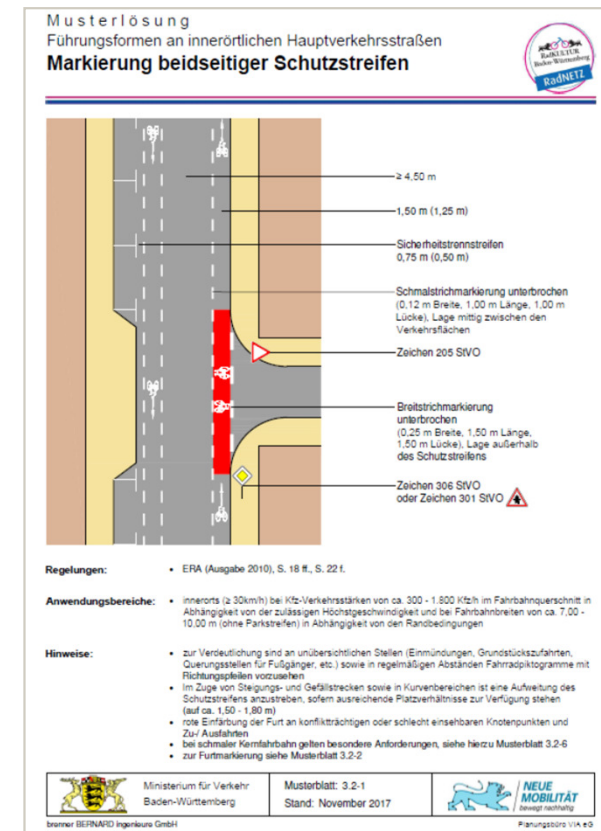


SICHERER RADVERKEHR BRAUCHT DURCHGÄNGIGE NETZE

- Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs - bauliche Radwege
 - Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen
 - + NEU: „Der Verzicht auf eine getrennte Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße zur Entflechtung der Verkehrsarten ist bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen nur dann zulässig, wenn im Einzelfall nachgewiesen werden kann, dass kein Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht.“
 - Finanzierung des Bundes nicht ausreichend
 - kein Gesamtüberblick, kein aktives Monitoring
 - keine Anwendung bei reinen Kraftfahrstraßen (keine Entflechtung)
 - „Schutzstreifen kommen auf außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht.“

SICHERER RADVERKEHR BRAUCHT DURCHGÄNGIGE NETZE

- Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs - Markierungslösungen
 - Schutzstreifen können eine vollwertige, sichere Führung sein
 - keine „Verlegenheitslösung“ / „Todesstreifen“ aber subjektiv weniger sicher
 - bei geeigneten Straßenprofilen vergleichsweise schnell umsetzbar
 - StVO/VwV-StVO
 - Rangfolge Baulicher Radweg/Radfahrstreifen → Schutzstreifen → Freigabe Gehweg entspricht nicht dem Stand der Technik
 - Voraussetzung: Schutz vor ruhendem Verkehr
 - Schutzstreifen nur innerorts vorgesehen



SICHERER RADVERKEHR BRAUCHT DURCHGÄNGIGE NETZE

- Exkurs Modellprojekt Schutzstreifen BW (Laufzeit 2019 - 2021)
 - 39 Modellstrecken – davon 22 Strecken außerorts
 - mehr Radverkehr, weniger Überholvorgänge, Strecken fast ohne Konflikte
 - günstig: niedrige Geschwindigkeiten / geringe Geschwindigkeitsdifferenzen, ausreichende Sichtbeziehungen, breite Schutzstreifen, Ortsradlage
 - ungünstig: Eingeschränkte Sichtbeziehungen, kurvige Streckenführung insbesondere außerorts, hohes Verkehrsaufkommen, mittlere Fahrbahnbreite (6,75-7,50 m)
 - Endergebnisse liegen Ende 2021 vor



SICHERER RADVERKEHR BRAUCHT DURCHGÄNGIGE NETZE

- Sicherer Radverkehr braucht durchgängige Netze - Geschwindigkeitsreduktion
 - Fahrbahnnutzung ist für viele Radfahrende weniger attraktiv
 - Voraussetzung: Verringerte Kfz-Geschwindigkeit
 - möglichst geringere Kraftfahrzeugmengen / geringer Lkw-Anteil
 - derzeit hohe Anordnungsvoraussetzungen (Gefahrenabwehr läuft leer)
 - Fehlende Lösungsoptionen für reduzierte Geschwindigkeiten:
 - Anordnungsmöglichkeit bei fehlender sicherer Radverkehrsführung
 - Anordnungsmöglichkeit Tempo 80 bei schmalen Landstraßen
 - Experimentierklausel: z.B. Tempo 60 Zonen außerorts? (Niederlande)
 - Anzeichen politischer Bewegung:
 - Beschluss Bundesrat 2019 zur StVO-Novelle (einstimmig)
 - Beschluss Bundestag 2020 (Regierungskoalition)

SICHERER RADVERKEHR IN DER FLÄCHE

- Radverkehr gehört in die Ortsmitten
 - heute:
 - Ortsmitten sind oft auf die Funktion als Ortsdurchfahrt für den Kfz-Verkehr reduziert und Gefahrenorte für den Radverkehr
 - aktuell:
 - Städte und Gemeinden entdecken ihre Zentren als lebendige Ortsmitten, als Orte des gesellschaftlichen Zusammenhanges wieder
 - Voraussetzung:
 - Flächenumverteilung zu Lasten der Kfz-Verkehrs



SICHERER RADVERKEHR IN DER FLÄCHE

- Sicherer Radverkehr darf kein Zufall sein
 - Qualität und Sicherheit des Radverkehrs hängt Vor-Ort an Einzelpersonen
 - Situation variiert von Landkreis zu Landkreis, von Gemeinde zu Gemeinde
 - Es bedarf flächendeckender Strukturen und Kümmerer, die die Umsetzung durchgängiger Netze nach einheitlichen Standards gewährleisten
- Aufbau Ansprechpartner/Kompetenzpartner in Regierungspräsidien
- Gesetzliche Verankerung verbindlicher KreiskoordinatorInnen Radverkehr
 - Beschluss im Koalitionsvertrag
 - Vorbereitung der Umsetzung

