

Ergebnispapier: Leitbild Vision Zero im Radverkehr

Grundsatzaussagen

- Ohne Änderung der derzeitigen verkehrsrechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr sind durch die zunehmende Verkehrsleistung im Radverkehr zusätzliche Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zu erwarten.
- Das Leitbild Vision Zero bedeutet vor allem gemeinsame Verantwortung: In der Pflicht stehen die Politik auf allen Ebenen, die Verantwortlichen für Planung und Betrieb der Infrastruktur, für die Überwachung und Sanktionierung sowie für die Gesetzgebung und Fahrzeugtechnik (Akteursicht), aber auch alle Verkehrsteilnehmenden (Nutzersicht). Jeder kann einen Beitrag für die weitere Verbesserung der Radverkehrssicherheit leisten.
- Das Leitbild Vision Zero bedeutet auch, dass die Verkehrssicherheit klar gegenüber anderen Zielen priorisiert werden muss.
- Mehr Sicherheit durch eine moderne Mobilitätsbildung: Ausgehend von einer frühzeitigen Ausbildung im Radverkehr steht das lebenslange Lernen über alle Altersgruppen hinweg im Zentrum der Anstrengungen.
- Faires Miteinander im Verkehr: Gefahrensituationen werden dadurch reduziert, dass alle Verkehrsteilnehmenden sich intuitiv richtig im Sinne eines sicheren Miteinanders verhalten, ein Kulturwandel beim Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr stattfindet und vor allem die schwächsten Personen im Straßenverkehr besonders geschützt werden.
- Analog zur neuen Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sowie dem Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes für die Dekade 2021–2030 soll mit dem Nationalen Radverkehrsplan ein wesentlicher Beitrag zur Zielvorgabe der EU (Valletta Declaration on Road Safety) mit der Reduktion von 50 % der Getöteten und Schwerstverletzten bis 2030 geleistet werden.

Kernthemen

1. Kreuzungspunkte im Straßenraum – sicher und verständlich

Im Jahr 2030 ...

... sind Kreuzungspunkte intuitiv verständlich und selbsterklärend für alle Verkehrsteilnehmenden gestaltet und weisen eine hohe Sicherheit für die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden auf.

... werden an allen Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten die für die Radverkehrssicherheit erforderlichen Sichtbeziehungen dauerhaft gewährleistet.

... sind wirksame Assistenzsysteme zur Unterstützung der Radverkehrssicherheit in Kraftfahrzeugen verpflichtend und in allen Flotten vorhanden.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Knotenpunkte stehen als Teil eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes aufgrund des hohen Anteils von Unfällen mit kreuzendem und abbiegendem Kraftfahrzeugverkehr im Fokus. Aber auch die Konflikte mit anderen Radfahrenden, mit zu Fuß Gehenden sowie mit dem ruhenden Verkehr sind zu berücksichtigen. Konfliktzonen an Knotenpunkten sind zügig durch verständliche Führungen zu reduzieren oder entsprechend sicher zu gestalten. In jedem Fall hat die Sicherheit Priorität vor der Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit.

- Der Bund stellt Beispielsammlungen in Anlehnung an die technischen Regelwerke zur Verfügung. Dafür sollen die relevanten Regelwerke durch die zuständigen Gremien grundlegend überarbeitet, bereinigt und um sichere Entwurfsvarianten für Knotenpunkte ergänzt werden.
- Der Bund und die Länder bauen verwaltungsrechtliche Hürden beim Umbau von Knotenpunkten ab und stellen zusätzliche finanzielle Mittel, z. B. im Rahmen von Förderprogrammen für den Abbau von Sicherheitsdefiziten an Knotenpunkten, zur Verfügung.
- Bund, Länder und Kommunen gewährleisten durch eine konsequente innerörtliche und außerörtliche Netz- und Routenplanung des Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehrs, dass Konfliktpunkte insgesamt reduziert werden.
- Die Kommunen überprüfen und priorisieren unfallbelastete Knotenpunkte noch zügiger als bisher, stellen Maßnahmenpläne auf und setzen diese zeitnah um.
- Die Kommunen setzen verstärkt gesicherte Führungen (eigene Lichtsignalphase) von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden gegenüber links- und rechtsabbiegenden Kfz an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten um. Hierbei stehen Kreuzungen und Einmündungen mit einem erhöhten Unfallgeschehen, erhöhten Abbiegeverkehrsstärken – vor allem des Schwerverkehrs – oder hoher Komplexität im Mittelpunkt.
- Bund, Länder und Kommunen entwickeln sichere, komfortable und verständliche Führungen für links- und rechtsabbiegende Radfahrende an Knotenpunkten und setzen dann wirksame Lösungen flächendeckend um.
- Die Kommunen sorgen dafür, dass an Kreuzungspunkten ohne Lichtsignalanlagen flächendeckend die Bevorrechtigung des Radverkehrs über nachgeordnete Zufahrten für alle Verkehrsteilnehmenden besser verdeutlicht wird, Zweirichtungsradverkehr konsequent mit planerischen Maßnahmen gesichert und reduziert wird sowie in Kreisverkehren sichere Lösungen im Mischverkehr aber auch im Seitenraum situationsgerecht umgesetzt werden.
- Die Kommunen setzen sichere Lösungen an Kreuzungspunkten um. Das betrifft u. a. ausreichende Flächen und notwendige Abgrenzungen von Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Zeitvorsprünge der Radfahrenden bei bedingt verträglicher Signalisierung, aber auch die Separation von Rad- und Kfz-Verkehrsströmen an hoch belasteten Knotenpunkten u. a. durch Lichtsignalregelungen oder geeignete baulich getrennte Lösungen.

Eine gute Wahrnehmung von Radfahrenden, aber auch die Sicht von Radfahrenden auf andere Verkehrsteilnehmende sind die zentralen Voraussetzungen für eine hohe Sicherheit an Kreuzungspunkten.

- Der Bund schafft gemeinsam mit den Ländern die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine konsequente und wirksame Freihaltung der Sichtbeziehungen an Kreuzungspunkten. Hierzu gehören u. a. die verbindliche Einforderung der aus den Entwurfsregelwerken bekannten Sichtweitenregelungen in der VwV-StVO sowie eine spürbare Sanktionierung von Verstößen innerhalb sowie in den Zufahrten von Kreuzungspunkten.
- Die Kommunen setzen mit Unterstützung der Länder Sonderprogramme zur flächendeckenden Entfernung von Sichthindernissen jeglicher Art an Kreuzungspunkten auf. Aber auch bei Unterhalt und Betrieb sowie auf Basis von Nutzereingaben werden kontinuierlich Sichthindernisse im Straßenraum entfernt.
- Länder und Kommunen intensivieren die Überwachung der freizuhaltenden Sichtfelder an den Konfliktpunkten des Radverkehrs mit kreuzenden, ein- und abbiegenden Verkehrsströmen.

Für Kfz entwickelte sicherheitsrelevante Technologien (z. B. Abbiege- oder Bremsassistenten) müssen frühzeitig in Neuwagen zum Einsatz kommen und zügig eine hohe Durchdringung in den Bestandsflotten erreichen.

- Der Bund und die Industrie setzen sich auf nationaler und internationaler Ebene dafür ein, dass Assistenzsysteme mit Relevanz für die Sicherheit im Radverkehr weiter entwickelt werden. Der Bund wird eine zügige Umsetzung wirksamer Systeme durch Regelungen zum verpflichtenden Einbau in Neufahrzeugen sowie der Nachrüstung in der bestehenden Flotte unterstützen. Hierzu gehört auch die finanzielle Förderung des nachträglichen Einbaus.
- Länder und Kommunen unterstützen die Durchdringung der Bestandsflotten durch örtliche Regelungen (z. B. die Einfahrt in bestimmte Bereiche nur mit verbauten Assistenzsystemen zu ermöglichen oder Vergabebestimmungen, die nur Fuhrparks mit eingebauten Assistenzsystemen bei öffentlichen Aufträgen oder im eigenen Fuhrpark zulassen).

2. Sicherheitsmanagement – für Infrastruktur, Geschwindigkeiten und Ausrüstung

Im Jahr 2030 ...

... ist die selbsterklärende und fehlerverzeihende Radverkehrsinfrastruktur Realität und schafft damit auch die Voraussetzung für eine hohe subjektive Sicherheit bei den Radfahrenden.

... verfügen alle Verantwortlichen über das nötige Fachwissen und aussagekräftige Daten für Planung, Bau und Betrieb einer verkehrssicheren Radverkehrsinfrastruktur und setzen aktuelle Vorgaben systematisch um.

... gehen die Förderung des Radverkehrs und der Ausbau der Radinfrastruktur nicht zulasten der Verkehrssicherheit anderer (vor allem ungeschützter) Verkehrsteilnehmender.

... sind die Geschwindigkeiten und der Flächenbedarf im Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit der Örtlichkeit sicher aufeinander abgestimmt.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Aussagekräftige Daten vor allem zum Unfallgeschehen stellen eine wesentliche Basis für das Sicherheitsmanagement dar. Diese Daten müssen flächendeckend zur Verfügung stehen und von den verantwortlichen Akteurinnen und Akteuren genutzt werden.

- Die Länder sorgen dafür, dass die Radverkehrssicherheitsarbeit durch die Aufnahme differenzierter Merkmale im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme unterstützt wird (u. a. flächendeckende Verfügbarkeit dreistelliger Unfalltyp, Nutzung Querschnitt und Fahrtrichtung, Bewertung Schwerverletzter). Bund und Länder nehmen die differenzierten Daten dann in die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik auf. Der Bund prüft vorab, ob die bereits in einigen Ländern vorhandenen, zusätzlichen Merkmale veröffentlicht werden können. Es werden Voraussetzungen für die Nutzung weiterer Datenquellen (u. a. Klinikdaten) geschaffen, um die Dunkelziffer zu reduzieren.
- Der Bund beauftragt weitere Untersuchungen zu Beinahe-Unfällen (u. a. zur Klärung des Zusammenhangs mit den tatsächlichen Unfällen), um die breitere Datenbasis der Beinahe-Unfälle für den praktischen Einsatz im Sicherheitsmanagement nutzbar zu machen.
- Länder und vor allem Kommunen nutzen die zur Verfügung stehenden Unfalldaten noch stärker. Sie führen Tools für die Auswertung und Verschneidung dieser Daten auch außerhalb der Polizei sowie verpflichtende Unfallanalysen bei Planung, Betrieb und Unterhalt ein und nutzen diese. Darüber hinaus werden aufkommende Trends bei neuen Mobilitätsformen mit einem regelmäßigen Monitoring identifiziert.

Gute Beispiele und wirksame Verfahren im Entwurfsregelwerk, in der Forschung, aber auch aus der Praxis werden flächendeckend umgesetzt.

- Bund, Länder und Kommunen passen die Verfahren des Sicherheitsmanagements der Infrastruktur (u. a. Arbeit der Unfallkommission, Verkehrsschau und erweiterte Streckenkontrolle, Planungs- und Bestandsaudit, Sicherheitsanalyse von Straßennetzen) stärker an die Belange des Radverkehrs an und führen diese verpflichtend für alle Innerorts- und Außerortsstraßen ein. Die Anwendung der Verfahren und Umsetzung der Ergebnisse werden regelmäßig überprüft.
- Bund und Länder knüpfen mittel- bis langfristig die Vergabe von Fördermitteln für den Ausbau der Radinfrastruktur an die Durchführung eines Sicherheitsaudits, dessen Ergebnisse nur in begründeten Fällen unberücksichtigt bleiben dürfen.
- Bund, Länder und Kommunen setzen auf stärker standardisierte Prozesse von der Planung bis zum Unterhalt, die kontinuierlich Sicherheitsaspekte prüfen und einbeziehen, die Wirksamkeit von Maßnahmen evaluieren und interdisziplinäre Ansätze fördern.

Angepasste Geschwindigkeiten und die Reduzierung von Geschwindigkeitsunterschieden in Bezug auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sind Voraussetzungen für eine sichere Mobilität. Dies muss noch stärker rechtlich, baulich und organisatorisch unterstützt werden.

- Der Bund passt gemeinsam mit den Ländern das Straßenverkehrsgesetz und die VwV-StVO an und erhöht die Handlungsspielräume der Kommunen für eine leichtere und proaktive Anordnung niedrigerer zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, wenn die örtlichen Rahmenbedingungen z. B. keine separaten Führungen ermöglichen. Hierzu gehört vor allem Tempo 30 innerorts und Tempo 60 außerorts in sensiblen Bereichen mit Mischverkehrsführung.
- Der Bund sorgt für eine spürbare Sanktionierung von Geschwindigkeitsüberschreitung (vor allem) zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender mit erhöhten Bußgeldern, einer frühzeitigeren Vergabe von Punkten und dem verstärkten Einsatz von Fahrverboten. Die Länder und Kommunen unterstützen dies mit einer Intensivierung der Verkehrsüberwachung z. B. bezüglich der Einhaltung von Tempolimits.
- Die Kommunen fördern angepasste Geschwindigkeiten durch eine geschwindigkeitsreduzierende bauliche Gestaltung. Wo situationsgerechte Geschwindigkeiten nicht möglich sind, werden separate und besonders geschützte Radverkehrsführungen vorgesehen.

3. Lebenslanges Lernen – von Anfang an, für alle Alters- und Verkehrsmittelgruppen

Im Jahr 2030 ...

... sind Radfahrende und Kfz-Führende aller Altersgruppen mit möglichen Gefahrensituationen vertraut und können mit situationsangepasstem Verhalten sowie der Nutzung von Schutzausrüstungen sicher auf fehlerverzeihender Straßeninfrastruktur unterwegs sein.

... sind Verhaltensvorschriften mit Relevanz für die Sicherheit des Radverkehrs bekannt, werden von allen Verkehrsteilnehmenden akzeptiert und konsequent durchgesetzt.

... ist sicheres Radfahren ein integraler Bestandteil der schulischen Mobilitätsbildung in allen Bildungsinstitutionen und des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Maßnahmen zur Reduzierung schwerer Unfallfolgen sind für alle Radfahrenden von hoher Relevanz, dabei können die Nutzung entsprechender Schutzausrüstung, z. B. eines Fahrradhelms, aber auch Ausstattungen zur Erhöhung der Sichtbarkeit helfen. Seniorinnen und Senioren sind von besonders schweren Unfällen vor allem auch im Zusammenhang mit der Nutzung von Pedelecs betroffen.

- Der Bund und die Interessenverbände werden Ansätze für eine konsequentere Helmnutzung, adäquate Sicherheitsausrüstung von Fahrrädern sowie erhöhte Sichtbarkeit der Radfahrenden fördern.
- Der Fahrradeinzelhandel wird Ansätze für die Verknüpfung von Radfahrtrainings beim Verkauf von Fahrrädern für kleine Kinder und Pedelecs identifizieren und umsetzen. Zusätzlich wird noch stärker für eine entsprechend sichere Fahrradausrüstung geworben.

Die Mobilitätsbildung für Erwachsene soll als zentrales Instrument den Kulturwandel im Umgang mit dem Radverkehr auf der Straße unterstützen.

- Öffentliche und private Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber berücksichtigen stärker die Belange der Radverkehrssicherheit in ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement (vgl. Ergebnispapier „Deutschland wird Fahrradpendlerland“), z. B. über Radfahrtrainings.
- Der Bund entwickelt die Fahrschulausbildung weiter, indem durch einen Perspektivwechsel die Belange der Radverkehrssicherheit einen größeren Stellenwert einnehmen. Hierzu werden Verhaltensweisen von Radfahrenden unterschiedlicher Altersgruppen und potenzielle Gefahrensituationen thematisiert und veranschaulicht.
- Bund, Länder, Kommunen sowie weitere Akteurinnen und Akteure von Mobilitätskampagnen fördern, konzipieren und setzen zielgruppen- und altersgerechte, niederschwellige Kommunikationsansätze zur Radverkehrssicherheit um. Dabei spielt die Kenntnis der aktuellen Verkehrsregelungen eine wichtige Rolle.
- Länder und Kommunen verknüpfen die Überwachung und Sanktionierung noch stärker mit aufklärenden Elementen.

Die schulische Mobilitätsbildung muss intensiviert und über alle Jahrgangsstufen hinweg ausgeweitet werden, um frühzeitig die Grundlagen für ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr zu schaffen.

- Die Länder stärken die Belange der Radverkehrssicherheit als grundlegenden Bestandteil der schulischen Mobilitätsbildung in den Lehrplänen aller Bildungsstätten. Dabei wird u. a. eine stärkere Beteiligung der Eltern angestrebt und zudem werden verstärkt Angebote, auch für Kinder und Jugendliche aus sozial benachteiligten Familien, umgesetzt.
- Bund und Länder unterstützen die Kommunen mit der Bereitstellung von Trainingsmaterialien für die Mobilitätsbildung, unter Nutzung neuer Medien (u. a. Virtual Reality), stellen Tools und Planungselektroden für eine einfache und standardisierte Integration des Radverkehrs in der Schulwegplanung zur Verfügung und kommunizieren Best-Practice-Ansätze zu Mobilitätsbildung und Schulwegsicherheit.
- Die Kommunen werden von den Ländern zur Durchführung und Kommunikation von Radschulwegplänen an weiterführenden Schulen verpflichtet.
- Die Kommunen machen die Schulwegplanung zum aktiven Beteiligungsinstrument für Eltern, Lehrkräfte, Polizei und Verwaltungen.