

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)544-D

Berlin, den 19.04.2013

**Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages am 24.04.2013
GeschZ: PA 15/1; Nationaler Radverkehrsplan 2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersenden wir Ihnen die schriftliche Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zum "Nationalen Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln", BT-Drucksache 17/10681, sowie zu den Anträgen der SPD-Fraktion, BT-Drucksache 17/11000, und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 17/11357.

Der Hauptgeschäftsführer des DVR, Herr Christian Kellner, wird für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) - wie bereits mitgeteilt - an der Anhörung am 24.04.2013 als Sachverständiger teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Grieger
Leiter des Hauptstadtbüros

Anlage



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Berlin / Bonn, April 2013

Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen
Bundestages am 24. April 2013 zu der

- **Unterrichtung durch die Bundesregierung**
Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/10681
- **Antrag der SPD-Fraktion**
Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen - Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten
BT-Drucksache 17/11000
- **Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**
Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/11357

Im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) wird konstatiert, dass der Fahrradverkehr mit "seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen" liefert (NRVP 2020, S. 7). Dem können wir von Seiten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) nur zustimmen.

Für den DVR ist von höchstem Interesse, wie sich die zu erwartende Steigerung der Nutzung des Fahrrades durch die Bevölkerung auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr auswirken wird und welche Instrumente zum Einsatz gebracht werden müssen, um trotz der zu begrüßenden vermehrten Nutzung des Fahrrads die Zahl der getöteten und schwerverletzten Radfahrer/innen erheblich zu senken.

Angesichts von 399 getöteten Fahrradfahrern, 14426 schwerverletzten Radfahrern und insgesamt 76351 bekannt gewordenen verletzten Fahrradfahrern im Jahr 2011 ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr insgesamt ein wichtiges Handlungsfeld. Sie stellt auch eine

Stellschraube für die vermehrte Nutzung des Fahrrades im Straßenverkehr dar. Denn nur wer sich sicher fühlt, benutzt auch ein solches Verkehrsmittel. Das zeigen eindrucksvoll die Ergebnisse des Fahrradmonitor des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC).

Wir freuen uns, dass in der Endfassung des NRVP eine Reihe von Vorschlägen, die wir in unserer Stellungnahme vom 19.07.2012 unterbreitet haben, berücksichtigt worden sind. Wir begrüßen auch die zur Beratung stehenden Anträge von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen, weil wir in ihnen das ernsthafte Bemühen erkennen, die Bedingungen für den Fahrradverkehr weiter zu verbessern und damit auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt beizutragen.

Das Thema Verkehrssicherheit ist im Nationalen Radverkehrsplan 2020 unter dem Gliederungspunkt B ("Handlungsfelder") und dem dortigen Unterpunkt 3 "Verkehrssicherheit" abgehandelt. Selbstverständlich begrüßt der DVR, dass von neun Handlungsfeldern eines in Gänze der Verbesserung der Verkehrssicherheit gewidmet ist. Wir möchten aber auch darauf hinweisen, dass die Verkehrssicherheit ein Querschnittsthema darstellt, das sowohl in anderen Handlungsfeldern, als auch bei den "Grundlagen" und den "Rahmenbedingungen" des Nationalen Radverkehrsplans 2020 eine wichtige Rolle spielen sollte. Insgesamt geht der NRVP aus unserer Sicht jedoch in Bezug auf die Verkehrssicherheit auf viele wichtige Aspekte ein.

Es ist eine wichtige Erkenntnis in der Verkehrssicherheitsarbeit, dass das System Straßenverkehr sicherer gemacht werden muss, damit die einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen sicher mobil sein können. „Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung und gemeinsames Handeln schaffen mehr Sicherheit für alle im Verkehrssystem“, so lautet die Philosophie des „Safe System Approach“, welches europaweit eine wesentliche Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit darstellt. Entsprechend gibt es im System Straßenverkehr eine gemeinsame Verantwortung der Systemgestalter, also der Stadtplaner, der Fahrzeughersteller und der Verkehrsteilnehmer. Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße an die Voraussetzungen des Menschen angepasst werden müssen (z.B. "selbsterklärende Straßen") und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen.

Der DVR begrüßt das Ziel, die Anteile des Radverkehrs an allen Wegen bis zum Jahr 2020 erheblich zu steigern. Wir befürchten aber insbesondere im Vergleich zu den motorisierten Verkehrsarten eine relative Zunahme der Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in den kommenden Jahren. Denn „im Vergleich zu den starken Rückgängen bei der Zahl getöteter und verletzter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer insgesamt, konnte der Radverkehr vom erreichten

Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher (...) nur unterdurchschnittlich profitieren“ (NRVP 2020, Seite 28).

Damit sich unsere Befürchtungen bezüglich dieser "schwächeren" Verkehrsteilnehmer nicht bewahrheiten, sind nach unserer Ansicht große Anstrengungen aller Beteiligten notwendig.

1. Die Infrastruktur ist so um- und auszubauen, dass eine Teilnahme am Straßenverkehr für alle mit dem Fahrrad Fahrenden und zu Fuß Gehenden möglichst gefahrlos möglich ist.
2. Der rechtliche Rahmen muss so gestaltet sein, dass das Nutzen des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel darin keine Benachteiligung erfährt.
3. Die Verkehrsaufklärung ist auf allen staatlichen Ebenen massiv zu verstärken, damit die Regelkunde und die Regelakzeptanz zunehmen.
4. Die Verkehrsüberwachung ist zielgerichtet zu verstärken.
5. Die Forschung im Bereich Radverkehr ist erheblich auszubauen.
6. Die Fahrzeugtechnik sollte weiter verbessert werden.
7. Die "Elektro-Fahrräder Pedelecs" sind stärker in den Fokus zu rücken.
8. Das Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander ist zu fördern.

1. Verbesserung der Radinfrastruktur

Die Unfallentwicklung des Radverkehrs hängt entscheidend von der Qualität der angebotenen Infrastruktur ab. Denn angesichts der zunehmenden Radverkehrsanteile auf allen Wegen besteht die Gefahr einer relativen Zunahme der Anteile schwerer Radunfälle im Vergleich zur generellen Unfallentwicklung. Ein attraktives Radverkehrsnetz bietet hingegen sicherheitsfördernde Lösungen. In vielen Städten, in denen der Radverkehrsanteil stark zugenommen hat, kommt es immer mehr zu einer Konkurrenz der Verkehrsträger um die vorhandenen knappen Verkehrsflächen. Die Verantwortlichen in Bund, Ländern und Gemeinden sollten diese Problematik verstärkt aufgreifen und die schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders in den Blick nehmen. Aufgrund der erhöhten Verletzlichkeit von Radfahrern und Fußgängern ist bei Entscheidungen über die Aufteilung des Straßenraums der Verkehrssicherheit der höchste Stellenwert einzuräumen. Das menschliche Leben ist nicht verhandelbar.

Um entsprechend dieser Vorgabe die Radinfrastruktur zu verbessern, müsste nach Meinung vieler Experten die Planung bzw. Neuaufteilung von Straßenquerschnitten nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung grundsätzlich „von außen nach innen“ erfolgen. Das heißt,

dass zunächst ("außen") festgelegt würde, welchen Platzbedarf der Radverkehr und der Fußverkehr entsprechend der jeweiligen Straßenbedeutung haben. Dies würde sicher in vielen Fällen zu einer Ausweitung der Radverkehrsflächen und einer Verringerung der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr führen. Es hieße: "Gestaltung nicht von der Fahrbahn, sondern von der Bebauung aus." Mit Hilfe der "städtebaulichen Bemessung" müssten zukünftig die Ansprüche der nicht-motorisierten Nutzer der Straße quantitativ fundiert den Erfordernissen der motorisierten Nutzer gegenübergestellt werden.

In der Regel wird man sich dann auf einen Kompromiss einigen. Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung würde dabei aber die Argumente der nicht-motorisierten Nutzer stärken.

Bei der Auswahl der jeweils geeigneten Radverkehrsführung (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.) gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) ist darauf zu achten, dass ausreichende Breiten geplant werden. Eine reine Addition von Mindestelementen sollte nicht erfolgen. Aufgrund der verstärkten Nutzung der Radinfrastruktur durch Pedelecs sollten auch Mindestmaße möglichst vermieden werden. Dadurch gelänge die Berücksichtigung von Sicherheitsräumen und die Sichtkontakte zwischen den Verkehrsteilnehmern würden gewährleistet.

Die Unfallforschung der Versicherer macht zu Recht darauf aufmerksam, dass kleine Kreisverkehrsplätze außerorts sowohl in Deutschland als auch im Ausland als ausgesprochen sichere Verkehrsanlagen gelten, dass sich jedoch in einer aufwändigen Untersuchung herausstellte, dass "während Kraftfahrzeuge und Fußgänger vom Sicherheitsgewinn deutlich profitieren (...) allerdings die Sicherheit für den Radverkehr nicht immer verbessert werden" kann. "Insbesondere die Führung auf umlaufenden Radwegen kann zu Sicherheitsproblemen führen, sofern der Radverkehr an Zu- und Ausfahrten nicht durch Zeichen 205 StVO „Vorfahrt gewähren“ wartepflichtig ist. Die sicherste Führungsform für den Radverkehr ist der Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn. Insbesondere, wenn der Innenring baulich deutlich ausgeprägt ist, kann auch bei starken Verkehrsbelastungen ein hohes Maß an Sicherheit für den Radverkehr erreicht werden." (NRVP, S. 57).

Der DVR begrüßt die Absicht der Bundesregierung, angesichts der Wichtigkeit des technischen Regelwerks für die Planungspraxis, die Fortbildungsangebote der Fahrradakademie fortzuführen. Dazu gehören auch die seit vielen Jahren vom DVR in Kooperation mit der Fahrradakademie durchgeführten Fortbildungsveranstaltungen, die sich speziell an Klein- und Mittelstädte richten, um dem dortigen Nachholbedarf bei der Planung und Gestaltung der Infrastruktur für den Radverkehr zu begegnen.

2. Der rechtliche Rahmen

Die Geschwindigkeit innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) dahingehend, dass innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge auch unter günstigsten Umständen nicht mehr 50 km/h (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO) als zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern 30 km/h gilt. Er schreibt in seinem Gutachten: "Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt deshalb, innerorts Straßen so zu gestalten, dass sie mit 30 km/h sicher und angenehm zu befahren sind, bei Überschreitung jedoch Diskomfort greift, und Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit anzustreben und gemeinsam mit den Ländern, Städten und Gemeinden umzusetzen." (zitiert nach: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2010, S. 171 ff.)

Angepasste Geschwindigkeit ist ein wichtiger Schlüssel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Nach entsprechender Reaktionszeit und Bremsweg bringt ein Kraftfahrer ein Auto aus einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h nach 13,3 Metern zum Stehen. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h schafft er es im Durchschnitt nach 27,7 Metern. Das heißt, dass der Anhalteweg für ihn mehr als doppelt so lang ist. Dementsprechend ist auch die Aufprallgeschwindigkeit und damit auch die Unfallschwere um ein Vielfaches höher.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit bedeutete, dass nur auf den Strecken schneller gefahren werden dürfte, wo der Bedarf an einer höheren Geschwindigkeit nachgewiesen werden konnte. Es müsste also nicht mehr der Großteil der Straßen überprüft werden, sondern es genügte, die Hauptstraßen mit Verbindungsfunktion, nach entsprechendem Nachweis, entsprechend zu beschildern.

Eine solche Regelung wird derzeit auch in den Gremien des DVR diskutiert. Auch die Politik sollte sich dieser Debatte stellen und sie sachbezogen führen.

Im NRVP 2020 wird von der Bundesregierung ausgeführt: "Die Kommunen können die Schulen bei ihren Aktivitäten unterstützen, indem sie durch eine gute Infrastruktur die Rahmenbedingungen für eine selbstständige und sichere (Fahrrad-)Mobilität von Kindern und Jugendlichen gestalten. Hierzu kann auch die Einrichtung von Tempo 30 vor Schulen aus Verkehrssicherheitsgründen zählen".

Dem kann nur zugestimmt werden, doch was nützt es der sicheren Mobilität von Jugendlichen, wenn zwar direkt vor der Schule Tempo 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt ist, aber auf dem eigentlichen Schulweg, der mit dem Fahrrad zurückgelegt werden soll, erheblich schneller gefahren werden darf?

Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrern prüfen

§ 24 a Straßenverkehrsgesetz (StVG) regelt, dass ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt. Fahrradfahrer werden von dieser Vorschrift nicht erfasst. Ob es sinnvoll wäre, auch einen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand für das Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss einzuführen, sollte vom Gesetzgeber geprüft werden. Alkohol ist die zweithäufigste Unfallursache bei Fahrradfahrern. Das Fehlverhalten „Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss“ ist in der Unfallstatistik bei Fahrradfahrern überproportional im Vergleich zu allen Fahrzeugführern vertreten. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und des erheblich höheren Gefahrenpotentials beim Kraftfahrzeug könnte es zwar bei einer klaren Unterscheidung in der Bewertung des Fehlverhaltens von alkoholisierten Kraftfahrern und unter Alkoholeinfluss stehenden Fahrradfahrern bleiben. Dies sollte den Gesetzgeber jedoch nicht daran hindern, auch für das Problemfeld "Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss" klare sanktionsrechtliche Regelungen zu treffen.

3. Die Verkehrsausbildung und -aufklärung

Bei der schulischen Fahrradausbildung ist insgesamt in nahezu allen Bundesländern zu beobachten, dass sich die Polizei aus der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit zurückzieht. Parallel dazu verlieren auch die Strukturen der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit an Tragkraft. In vielen Bundesländern gibt es keine entsprechenden Fachberater mehr oder deren Engagement ruht, weil sie dafür keine Entlastungsstunden bekommen. Sie müssten die Arbeit quasi ehrenamtlich leisten. Und letztlich fehlt den Schulen auch immer mehr die Unterstützung der Eltern beim Radfahrtraining, das der eigentlichen Prüfung vorgeschaltet ist.

Vor diesem Hintergrund sollten vor Ort neue Strukturen zur Verkehrssicherheitsarbeit gebildet werden. Wenn einzelne Behörden und Organisationen aus finanziellen Gründen ihr Engagement zurückfahren müssen, ist es wichtig, dass zumindest ein lokales oder regionales Netzwerk zur Verfügung steht, das sich um die Verkehrssicherheitsbelange der Radfahrer kümmert. Hierüber sollte mit der Kultus- und der Verkehrsministerkonferenz gesprochen werden, um zu zukunftsfesten Lösungen zu kommen.

Zudem wird immer wieder deutlich, dass es Verkehrsteilnehmern auch an der nötigen Regelkenntnis mangelt. Ein Beispiel dafür ist der Umgang von Kraftfahrzeugführern mit Radfahrern, die auf der Fahrbahn unterwegs sind und einen nicht benutzungspflichtigen Radweg eben auch nicht benutzen. Auch nicht eingehaltene Seitenabstände beim Überholvorgang durch Kraftfahrzeugführer stellen für viele Radfahrer ein großes Sicherheitsrisiko dar. Natürlich haben die Verkehrsteilnehmer im Sinne eines lebenslangen

Lernens auch eine Verantwortung, sich auf sich ändernde Verkehrsregeln einzustellen. Dennoch ist auch der Gesetz- und Verordnungsgeber immer wieder gehalten, über Veränderungen im Rechtssystem umfassend zu informieren. In diesem Zusammenhang ist besonders zu bedauern, dass es trotz Einsatzes hochrangiger Politiker gegenüber den öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten bis heute nicht gelungen ist, eine Fernsehsendung wie "Der 7. Sinn" in moderner Fassung wieder auf den Bildschirm zu bringen, obwohl viele Experten dies seit vielen Jahren fordern.

4. Die Verkehrsüberwachung

Normen ergeben nur dann einen Sinn, wenn sie auch überwacht werden und es für den sich nicht an die Regeln haltenden Verkehrsteilnehmer ein gewisses "Entdeckungsrisiko" gibt. So wird nach Meinung der Experten nur jede 600. Fahrt unter Alkoholeinfluss überhaupt entdeckt. Deshalb zählt der DVR das Thema "Verkehrsüberwachung" auch zu den wichtigsten Maßnahmen, um die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken. Das allseits beklagte Vollzugsdefizit darf weder dazu führen, dass Fahrradfahrer bewusst Regeln missachten, noch dass Kraftfahrzeugführer "ermuntert" werden, aus einer Position des "Rechts des Stärkeren" Radfahrer zu gefährden. Von daher sollte der Bund in den Gesprächen mit den Ländern das "Vollzugsdefizit im Bereich von Straßenverkehrsdelikten" immer wieder zum Thema machen.

Die Unfallforschung der Versicherer hat bei Beobachtungen des Verhaltens von Fahrradfahrern und Kraftfahrern festgestellt, dass

- immer wieder Radfahrer "bei Rot" fahren,
- dass sie immer wieder auf der falschen Straßenseite, zumeist auf dem Gehweg, fahren,
- dass rund ein Drittel der Kraftfahrer beim Abbiegen nicht oder unzureichend auf Radfahrer oder Fußgänger achtet und.
- dass viele Autofahrer mit unangepasster Geschwindigkeit unterwegs sind.

Als Sofortmaßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Radfahrern empfiehlt die Unfallforschung der Versicherer

- maximal 50 km/h auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit auffälligem Unfallgeschehen bei gleichzeitiger stationärer Überwachung.
- mehr Kontrollen an Lichtzeichenanlagen gegen Rotlichtverstöße.
- mehr Alkoholkontrollen auch bei Radfahrern.
- Modifizierung der Ampelsteuerungen (eigene Phasen für Abbieger, keine Nachtabschaltung).

5. Die Fahrzeugtechnik

Fahrradkäufer achten erfreulicherweise vermehrt auf die sicherheitstechnischen Qualitäten von neuen Fahrrädern. Daher wird die technische Ausstattung von neu in den Markt kommenden Fahrrädern, so die Beobachtungen des DVR, immer besser. Dennoch weisen Untersuchungen von in Gebrauch befindlichen Fahrrädern darauf hin, dass viele von ihnen erhebliche technische Mängel aufweisen. Auch wenn es sehr schwierig erscheint, die Ursache eines technischen Mangels eines Fahrrades für einen Unfallhergang nachzuweisen, so ist sich der DVR doch sicher, dass sich mit einer Verbesserung der technischen Qualität der im Betrieb befindlichen Fahrräder die Verkehrssicherheit erhöhen lässt. Der DVR wünscht sich daher eine verstärkte Aufklärung der Fahrradnutzer und gegebenenfalls Überprüfung der technischen Qualität von in Betrieb befindlichen Fahrrädern

Wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang auch die Weiterentwicklung der technischen Regelwerke für Pedelecs. So mehren sich Berichte über beschädigte Akkumulatoren, die explodierten oder Feuer fingen. Gerade weil die Akkus von den Pedelecs leicht abnehmbar und transportierbar sind und im privaten Haushalt aufgeladen werden, ist ein vorsichtiger und professioneller Umgang mit ihnen, durch die Anwender nicht immer gewährleistet. Stürze, die ggf. keine äußeren Spuren hinterlassen, können eine Beschädigung der Elektronik verursachen, die zu späteren Bränden führen kann. Dies kann auch durch Fehlbehandlungen mit Ladegeräten passieren, die für den entsprechenden Akku nicht geeignet sind. Aufgrund von Steckverbindungen, die nicht genormt sind, können Überladungen entstehen, die ebenfalls zu Bränden führen. Gerade weil die Elektromobilität auch im Zweiradbereich unterstützt werden sollte, sehen wir es als dringlich an, die technische Sicherheit zu fördern, bevor gravierende Unfälle geschehen.

6. Pedelecs stärker in den Fokus rücken

Die aktuellen Verkaufszahlen von Pedelecs deuten auf eine weitere Verbreitung dieser Fahrzeugart in der Zukunft hin. Allein im Jahr 2011 wurden nach Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes in Deutschland ca. 300.000 dieser Fahrzeuge verkauft. Der DVR hält es für dringend erforderlich, Pedelecs verstärkt in den Blick zu nehmen, um frühzeitig auch auf mögliche Gefährdungen reagieren zu können. Eine erste empirische Tiefenanalyse von Pedelec-Unfällen im Land Baden-Württemberg (vgl. Lawinger/Bastian in Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/2013, S. 99 ff.) kommt zu dem Schluss, dass Pedelec-Nutzer nicht häufiger verunglücken als Nutzer konventioneller Fahrräder, die Folgen aber im Durchschnitt gravierender erscheinen.

Der DVR begrüßt, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Untersuchung zum Gebrauch dieser Fahrzeuge und zum Fahrverhalten

von Fahrern von Pedelecs durchführt, um daraus Erkenntnisse für die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur abzuleiten. Das Ziel dieser Untersuchung mit dem Titel „Potentielle Einflüsse von Pedelecs und anderen elektrifizierten Zweirädern auf die Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung von älteren Verkehrsteilnehmern" ist es, die vermehrte Nutzung bzw. die Risiken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit durch Pedelec-Fahrer zu untersuchen. Hierzu sind bereits Pedelec-Fahrer befragt worden. Desweiteren sind entsprechende Fahrten begleitet worden, indem man beobachtet hat, wie sich die Pedelec-Fahrer im Straßenverkehr verhalten. Ein weiteres Ziel des Forschungsprojekts der BAST ist es herausfinden, welche Nutzergruppen es gibt und wie diese identifizierbar sind.

7. Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander fördern

Der DVR sieht es auch weiterhin als wichtige Aufgabe an, das Verständnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer für den jeweils anderen Partner zu fördern. Öffentlichkeitswirksame Kampagnen des Bundes und der Länder zur Stärkung der Rücksichtnahme im Straßenverkehr und die entsprechende Mittelausstattung bleiben unverzichtbar.

Fazit:

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat begrüßt die Erstellung des NRVP 2020. Er stellt eine gute Zustandsbeschreibung des Radverkehrs in Deutschland dar. Begrüßenswert wäre, wenn sich alle Fraktionen des Deutschen Bundestages dahinter versammeln könnten, um nunmehr viele der im Radverkehrsplan angesprochenen Maßnahmen in die Tat umzusetzen. Das ist auch deshalb von großer Bedeutung, weil die Politik präventiv auf die erwünschte Zunahme des Fahrradverkehrs reagieren sollte, nicht zuletzt um eine Zunahme der getöteten und der schwerverletzten Fahrradfahrer zu vermeiden. Dazu könnte für den Bund auch gehören entsprechende Modellprojekte zu initiieren und sich an ihnen zu beteiligen. Zielführend wäre es sicherlich im Wege eines Aktionsplans (vgl. Aktionsplan Güterverkehr und Logistik), nunmehr konkrete Schritte und Verantwortlichkeiten zur Umsetzung des NRVP 2020 zu benennen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat wird sich gern in den jetzt durch den NRVP 2020 und die Anträge der Fraktionen von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen angestoßenen Prozess einbringen.