

ADFC-Positionspapier

Radfahrstreifen in Mittellage RiM („Fahrradweichen“)



Abbildung 1 RiM in Berlin (c) ADFC

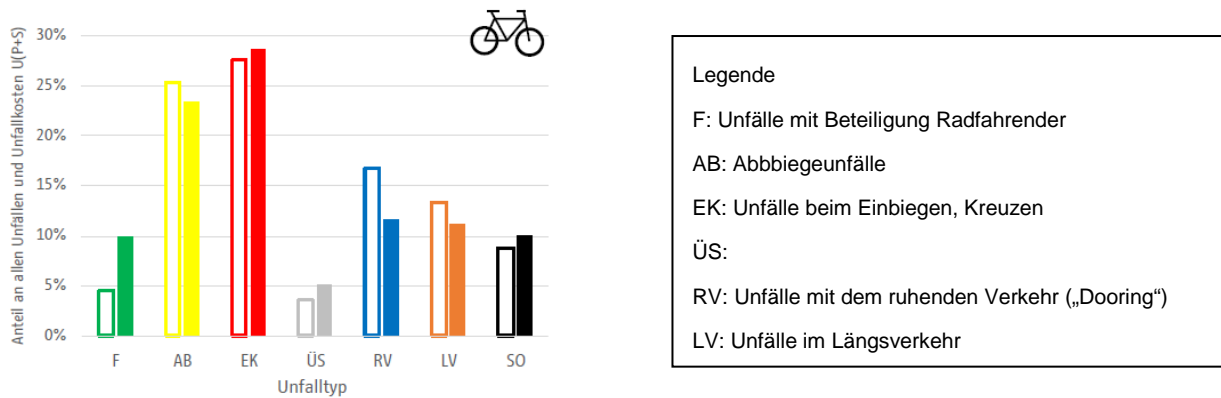
Sicheres Kreuzungsdesign ist elementar für den Radverkehr

Die meisten schweren Unfälle von Radfahrenden passieren an Knotenpunkten, da Radverkehr und motorisierter Verkehr dort aufeinandertreffen und sich queren. Laut Studien der Unfallforschung der Versicherer sind Fehler beim Ab- oder Einbiegen von Kfz-Fahrenden die häufigste Unfallursache. Davon sind Kfz-Fahrende zu 91 Prozent die Allein- oder Hauptverursacher der Unfälle und machen überwiegend Fehler beim Abbiegen (95 Prozent)¹. Diese gefährlichen Situationen sind besonders problematisch, wenn defizitäre bauliche Lösungen oder markierungstechnische Maßnahmen im Kreuzungsbereich keine sichere Führung des Radverkehrs ermöglichen². Besonders schwerwiegend sind Unfälle mit

¹ Kolrep-Rometsch u.a. (2013): Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad. UDV-Forschungsbericht Nr. 21, S. 17.

² Walter, Esther u.a. (2012): Fahrradverkehr. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 08. S. 154.

abbiegenden Lkws, bei denen die Zahl der getöteten Radfahrenden seit einigen Jahren sogar ansteigt³. Viele davon wären vermeidbar, sowohl durch den Einsatz von Lkw-Abbiegeassistenten, aber insbesondere auch durch eine sicherere Gestaltung von Kreuzungen sowie eigene Ampelphasen für den Radverkehr. Die sichere Gestaltung des Kreuzungsvorgangs muss daher Kern einer Vision Zero Strategie in der Verkehrsplanung sein.



Verteilung Unfallzahl und Unfallkosten über die Unfalltypen in Bezug auf Unfälle mit Beteiligung zu Radfahrender (Zeitraum 2012 bis 2016)

Grafik: Verkehrssicherheitsbericht 2017. Berlin sicher mobil, S. 33

Einen deutschen Standard für die ideale Gestaltung von sicheren Kreuzungen gibt es bislang nicht.

Der seit vielen Jahren bevorzugte Einsatz von Radfahr- und Schutzstreifen hat jedoch dazu geführt, dass auch im Kreuzungsbereich Lösungen ohne baulichen Schutz für Radfahrende präferiert werden. Die momentan angewandten Regellösungen sind daher sogenannte Radfahrfurten im Kreuzungsbereich, die im besten Fall im Kreuzungsbereich als Gefahrenzone rot markiert werden.

Radfahrstreifen in Mittellage – Studie belegt sehr eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten und schlechte Unfallbilanz

Seit einigen Jahren wird darüber hinaus eine relativ neue Führungsform für den Radverkehr angewandt, die „Radfahrstreifen in Mittellage“ als spezieller Form der „Fahrradweiche“. Diese sollen, die sehr häufig auftretenden Konflikte zwischen dem geradeausfahrenden Radverkehr mit abbiegenden Kraftfahrzeugen reduzieren. Dazu erhält der geradeausfahrende (oder links-abbiegende) Radverkehr einen eigenen Radfahrstreifen, der zwischen den Fahrspuren des Kfz-Verkehrs geführt wird. Kraftfahrzeuge, die rechts abbiegen wollen, kreuzen die geradeaus führende Radspur mit hoher Geschwindigkeit.

Inwiefern derartig gestalteten Kreuzungen tatsächlich zur Konfliktminderung beitragen können, ist bislang nur durch eine ersten Studie der Technischen Universität Berlin⁴ untersucht worden. Diese kommt zu ernüchternden Ergebnissen: So ging die Zahl der Unfälle nach der Markierung von Radfahrstreifen in Mittellage nur geringfügig zurück (7,6%), während der Anteil der schweren Unfälle mit Radfahrerteilnahme deutlich zunahm. Besonders problematisch bewerteten die Verfasser der Studie, die Zunahme der schweren Unfälle im Verflechtungsbereich, wovon jeder fünfte mit schweren Personenschäden verbunden war.

³ Thomas Schlüter: Auswertung von Polizei- und Presseberichten über tödliche Fahrradunfälle seit 2013.

⁴ Technische Universität Berlin (2019): Einsatzbereiche von Radfahrstreifen in Mittellage. Projektbericht.

„Die durch die RiM-Markierung erhoffte Reduktion von Abbiegeunfällen kann nicht bestätigt werden, der Anteil dieser Unfälle steigt nach der RiM-Markierung sogar geringfügig.“

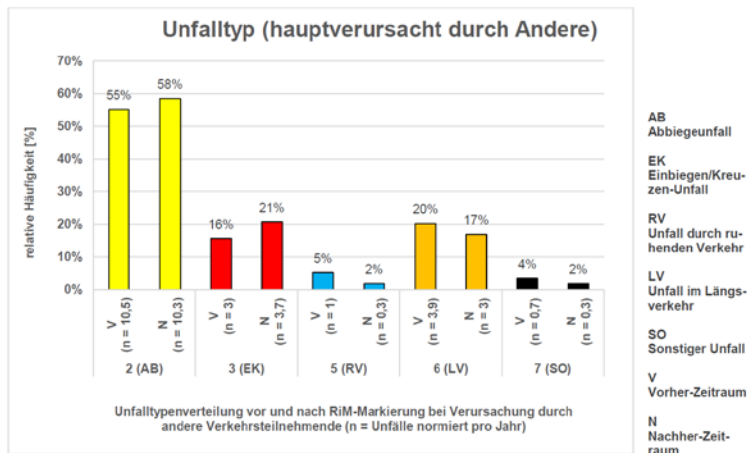


Abbildung 11: Unfalltypenverteilung bei Verursachung durch andere Verkehrsteilnehmende (TU Berlin, 2018)

Die Studie belegt ferner das schlechte subjektive Sicherheitsgefühl, das viele Radfahrende an solchen Kreuzungen haben sowie dass jeder fünfte Radfahrende separate Radwege bevorzugen würde. Nur acht Prozent der befragten NutzerInnen hielten diese Führungsform explizit für eine „gute Lösung“, die meisten Radfahrenden nutzen diese nur deshalb, weil sie benutzungspflichtig sind. Laut Studie nutzten sogar 15 % der Radfahrenden explizit nicht die für den Radverkehr markierten Radfahrstreifen. Nach den Gründen für die Nichtnutzung befragt gaben 27% an, Radfahrstreifen in Mittellage wegen der subjektiv empfundenen Unsicherheit zu meiden.

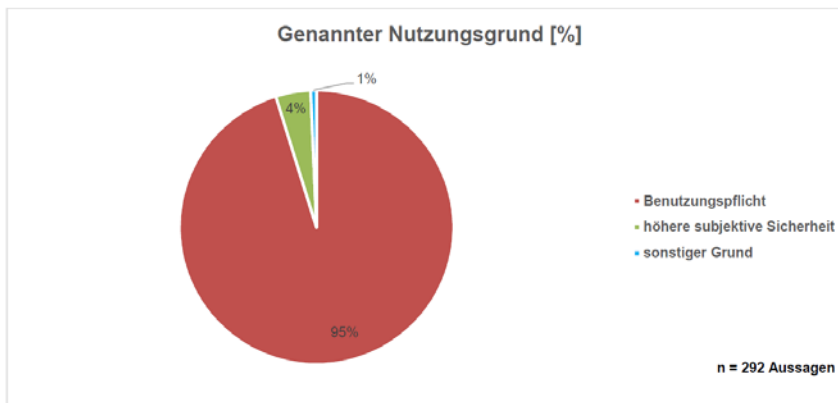


Abbildung 21: Genannter Nutzungsgrund (TU Berlin, 2018)

Wegen der beschriebenen Probleme wird die Nutzung von Radfahrstreifen in Mittellage von den Autoren der Studie nur für sehr eingeschränkte Anwendungen empfohlen. Als zentrale Voraussetzungen benennen sie eine geringe Anzahl an abbiegenden Kraftfahrzeugen (max. 1000 Fahrzeuge pro Tag) sowie eine hohe Nutzung durch den Radverkehr (> 70 Radfahrende pro Stunde). Mit anderen Worten, für komplexe Kreuzungen mit hohem Kfz-Aufkommen ist diese Führungsform besonders ungeeignet, weil sie viel zu gefährlich für die Radfahrenden ist.

„Höhere Abbiegeraten sind insofern als problematisch anzusehen, als dass die Anzahl der Kreuzungsvorgänge über den Verflechtungsbereich proportional steigt und eine Überstauung der RiM begünstigt, insbesondere bei zu kurz dimensionierten Rechtsabbiegestreifen. Dies trägt zur direkten Beeinträchtigung der RiM-Nutzenden bei und veranlasst Radfahrende zum Verlassen der RiM.“

ADFC-Position

Der ADFC-Bundesvorstand sieht die Führung des Radverkehrs auf RiM als grundsätzlich ungeeignete Infrastruktur für den Radverkehr an:

- RiM sind ein Instrument aus der Toolbox der auto-zentrierten Verkehrsplanung. Vorteilhaft sind RiM als Führungsform vor allem zur Beibehaltung einer hohen Leistungsfähigkeit von Kreuzungen für den motorisierten Individualverkehr.
- Der Einsatz von RiM widerspricht dem Gedanken der Vision Zero, den Straßenverkehr so fehlerverzeihend zu gestalten, dass dort niemand mehr getötet oder schwerverletzt werden kann. Eine Abwägung zwischen der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit von Kreuzungen sollte demnach eindeutig ausfallen.
- Das Konzept von RiM widerspricht den Zielen einer Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur, die für alle Bevölkerungsgruppen sicher und komfortabel ist und gerne genutzt wird, insbesondere auch von Kindern und Älteren.
- Ausnahmen für die Nutzung von RiM können lediglich geringbelastete Straßen ohne rechts abbiegenden Schwerlastverkehr/Busverkehr sein.