

13.11.2006

/2006

Radverkehr/Verkehrsunfälle

--

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt:

Mehr Verkehrssicherheit– Weg vom europaweitem Spitzenplatz bei den verletzten RadfahrerInnen

Berlin nimmt einen Spitzenplatz bei in Verkehrsunfällen verletzten RadfahrerInnen im europaweiten Vergleich ein. Der Senat hat sich das Ziel gesetzt, die Zahl der Schwerverletzten bis 2010 zu senken. Dass die ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichen, dieses Ziel zu erreichen, dokumentiert die Verkehrsstatistik. Die Zahl der Verletzten ist deutlich gestiegen und erreichte 2005 mit 4118 Leicht- und 493 Schwerverletzten den Höchststand seit 2000. Mit 11 getöteten Radfahrern im laufenden Jahr ist die Zahl von 7 Getöteten des Vorjahres deutlich überschritten. Der Radverkehr hat einen Anteil von 11,5 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen. Für 2 Prozent der Verkehrsunfälle sind sie selbst verantwortlich. Dagegen sind 27% der verletzten Personen Radfahrer. Grund genug, wirkungsvolle Maßnahmen für ihre Sicherheit zu ergreifen.

- Die Mehrzahl der Unfälle mit Fahrrädern wird durch Autos verursacht. Hier spielen in erster Linie Abbiegefehler eine Rolle. Dann folgt das Nichtgewähren der Vorfahrt, Fehler beim Einfädeln, fehlender Sicherheitsabstand und Missachtung von Verkehrsregelungen.
- Die häufigsten unfallverursachenden Fehler von RadfahrerInnen liegen in der Benutzung der falschen Fahrbahn, in Fehlern beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, unangepasster Geschwindigkeit, Alkoholeinfluss und falschem Verhalten gegenüber Fußgängern

Der Senat trägt den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs in seinem 10-Punkte-Programm nur theoretisch Rechnung. Mit der Umsetzung in die Praxis hapert es. Fahrradstreifen kosten nicht viel Geld. Da sie zu Lasten des (ruhenden) Autoverkehrs gehen, kommt die Markierung nur schleppend voran oder ist – im Fall von gemeinsamen Bus- und Radspuren – zeitlich eingeschränkt. Vielfach wird wegen der Parkplätze völlig auf Radspuren verzichtet. Ein prominentes Beispiel ist die Chausseestraße. Zur Umfahrung dieser stark frequentierten Strecke wurde für den Autoverkehr der 390 Mio. Euro teure Tiergartentunnel gebaut. Radfahrern

bleibt in der Chausseestraße nur die Nutzung der gefährlichen Fahrspur zwischen parkenden und fahrenden Pkw. Auch nach dem Um- und Ausbau der Chausseestraße für die Straßenbahn soll es nach Willen des Senates keine eigene Fahrradspur geben.

Bei niedrigeren Geschwindigkeiten geht die Verletzungsgefahr zurück. Das Tötungsrisiko eines nicht motorisierten Verkehrsteilnehmers steigt bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw bei Tempo 50 gegenüber Tempo 30 um das Sechsfache. Deshalb stehen Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und regelmäßige Kontrollen an erster Stelle der nötigen Unfallprävention, zumal sie sich selbst finanzieren. Wo Radfahrern keine eigene Spur geboten werden kann, muss Tempo 30 Regelgeschwindigkeit werden.

Bei Baumaßnahmen bleibt der Radverkehr üblicherweise völlig auf der Strecke. Im günstigsten Fall finden sich RadfahrerInnen abrupt vor einer Sperre, im ungünstigen Fall vor abbiegenden Fahrzeugen, in einem Autotunnel oder in einer Baugrube wieder. Auch unter der mangelhaften Straßenunterhaltung und den vorhandenen Schlaglöchern leiden RadfahrInnen stärker als AutonutzerInnen.

Immer wieder sind irrwitzige Radwegeplanungen zu beobachten. Radwege enden plötzlich im Nirvana bzw. auf dem Gehweg, Radwegverbindungen werden einfach nicht gebaut (Brücke in Spandau), Radwege werden im Meterabstand vor Bahnhofseingängen oder an Bushaltestellen vorbeigeführt bzw. kreuzen dort die Umsteigeverbindungen zwischen S-Bahn und Bus bzw. U-Bahn. Die S-Bahnhöfe Wittenau, Frankfurter Allee und Blankenburg sind hierfür exemplarisch.

Ein bislang völlig unterbewertetes Problem ist der Radverkehr in den Außenbezirken. Während das Verkehrsaufkommen innerhalb des S-Bahnringes abgenommen hat, gehört hier der Verkehrsstau im Berufsverkehr zum Alltag. Jung und Alt ist auf das Fahrrad angewiesen, um die nächstgelegene Haltestelle des ÖPNV zu erreichen. Die Radfahrer bewegen sich entweder direkt im Stau zwischen den Fahrzeugen oder auf engen, zugeparkten Wohngebietsstraßen, die von vielen Autofahrern als heimliche Stauumfahrung genutzt werden

Ein Paradebeispiel ist das Gebiet um den S-Bahnhof Blankenburg. Hunderte Fahrräder an der Fahrradabstellanlage machen das Fahrrad-Potenzial deutlich. Beim Neubau der S-Bahnbrücke im Zuge des Ausbaus der Stettiner Bahn wurde auf eine Brückenaufweitung verzichtet. Deshalb gibt es keine Radspur sondern weiter den Konflikt zwischen Rad-, Fußgänger-, Bus- und Autoverkehr.

Insbesondere Schulkinder sind hier in hohem Maße gefährdet. Zusätzliche Parkplätze haben das Gefährdungspotenzial für RadfahrerInnen erhöht. Bezirk, Senat und Fahrradbeauftragter ignorieren die Sicherheitsprobleme. Dabei könnten eine veränderte Parkordnung, die Ausweisung der Sammelstraße als Fahrradstraße und Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitskontrollen Abhilfe schaffen.

So lange der Autoverkehr weiter als heilige Kuh verehrt wird und eine Einschränkung zugunsten von mehr Verkehrssicherheit politisch undenkbar ist, wird Berlin trauriger Spitzenreiter bei den Verletzten Radfahrern im europäischen Maßstab bleiben. Das ist nicht zu akzeptieren, zumal sich der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen durch Fahrpreissteigerungen noch erhöhen wird.

Wir fordern den Senat auf, die Sicherheit des Fahrradverkehrs durch umfangreiche und konsequente planerische, erzieherische und ordnungspolitische Maßnahmen zu verbessern.