

Dessau-Roßlau, 20. Oktober 2021

Verantwortlich: Stephan Marahrens

dessau@adfc-sachsenanhalt.de

www.adfc-sachsenanhalt.de

Tel: 0340-2522825



Presseinformation des ADFC Regionalverbandes Dessau

Tödliche Jahresbilanz

ADFC Dessau erwartet von neuer Landesregierung mehr Engagement beim Thema „Sicherer Radverkehr“!

Seit November letzten Jahres wurden im Einzugsgebiet des ADFC Regionalverbandes Dessau sieben Radfahrende bei Verkehrsunfällen getötet. Das Gebiet umfasst die Stadt Dessau-Roßlau und den Landkreis Anhalt-Bitterfeld. Aus Anlass der Landesversammlung des ADFC Sachsen-Anhalt am vergangenen Wochenende in Aken haben die Mitglieder der kürzlich getöteten Radfahrer im Raum Köthen gedacht. Mit dem Aufstellen von sog. „Ghost Bikes“ will der ADFC an die Toten erinnern und für mehr Rücksicht und Sicherheit im Straßenverkehr sensibilisieren. Damit verbunden sind konkrete Forderungen, die den Radverkehr im ländlichen Raum und in den Städten sicherer machen sollen. Der ADFC beruft sich bei diesen Forderungen auf die sog. „Vision Zero“, also das Ziel von „Null“ Verkehrstoten, dass die Landesregierung bereits im Jahr 2013 beschlossen hat. Das Ziel ist im novellierten Landesradverkehrskonzept zentral verankert.

Stephan Marahrens vom ADFC Dessau und Mitglied des Landesvorstandes steht an der Unfallstelle zwischen Pißdorf und Porst an der B187a. Vor 1 Woche wurde hier ein Radfahrer getötet beim Versuch die Straße zu queren. Den Unfallhergang kennt nur der Fahrer des PKW, es wird ermittelt. Am Baum lehnt ein weißes Fahrrad, ein sog. „Ghost Bike“, es soll an den Radfahrer erinnern und es soll darauf aufmerksam machen, dass Radfahrende an dieser Stelle plötzlich queren können. Auf diese Möglichkeit weisen die vier Verkehrsschilder im Abstand von 100 Metern hin, die am Straßenrand stehen. Das Gefahrenzeichen VZ 138 signalisiert, dass mit plötzlich querenden Radfahrenden zu rechnen ist. Die Geschwindigkeit ist daran anzupassen und die fahrzeugführenden Personen sollten bremsbereit sein. Rücksichtnahme ist also erstes Gebot! - Szenenwechsel

Im Dezember 2020 wurde einige Kilometer entfernt zwischen Drosa und Kleinpaschleben ein Radfahrer auf der Landesstraße getötet. Unlängst kam es zur Gerichtsverhandlung. Der Fahrer des Transporters sagte aus, dass er sich an nichts erinnern könne. Er verneinte die Nutzung eines Mobiltelefons - was ihn abgelenkt hat vermochte er nicht zu sagen. Im Amtsdeutsch wird von „Augenblicksversagen“ gesprochen. Eine Zeugin sagte aus, dass der Radfahrer mit Licht gefahren ist und eine Signalweste trug, er sei gut zu sehen gewesen. Viel schwerwiegender: Der Gutachter gab zu Protokoll, das Radfahren auf Landstraßen eben gefährlich sei, obwohl mit der novellierten Straßenverkehrsordnung festgeschrieben ist, dass Radfahrende mit 2 Meter Abstand überholt werden müssen! Rücksichtnahme ist das erste Gebot? Wenn Radfahren im ländlichen Raum ausweislich gefährlich ist, fordert

der ADFC die entsprechende Infrastruktur. Das Landesradverkehrskonzept gepaart mit dem Landesradverkehrsnetz ist das selbstgesteckte Ziel der Landesregierung auf dem Weg zu dieser Infrastruktur. Die Landesregierung ist gut beraten zügig die Netzlücken zu schließen und für Sicherheit zu sorgen. Das derzeit in Arbeit befindliche Radverkehrskonzept für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird zusätzlich Flöcke einschlagen. Die B187a ist ein gutes Beispiel, fehlt es zwischen Aken und Osternienburg an einem straßenbegleitenden Radweg auf einer Hauptverbindung für den Radverkehr im Land. Radverkehr, zumal unterstützt mit Elektromotor kann im ländlichen Raum sehr wohl eine Alternative sein, erst recht in Zeiten hoher Spritkosten, was fehlt ist die Infrastruktur. Marahrens schaut die Bundesstraße entlang, es ist still, ein PKW nähert sich, er runzelt die Stirn und setzt an zu einer weiteren zentralen Forderung: „Frankreich macht es uns vor, wir müssen über eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit außerorts reden, denn Tempo 80 auf Landstraßen hilft das tödliche Unfallrisiko zu vermindern, es tut niemandem weh und hilft zusätzlich Sprit zu sparen. Anders als auf Autobahnen sind auf Landstraßen Radfahrende unterwegs und die gilt es zu schützen.“ - Szenenwechsel.

Der zweite Unfallort in Köthen repräsentiert das Problem der Abbiegeunfälle. Der Fahrer eines rechtsabbiegenden LKW hatte einige Tage vor dem Unfall auf der B187a einen Radfahrer getötet, der auf der Kreuzung August-Bebel und Lohmannstraße geradeaus queren wollte. Hier fordert der ADFC und andere Verbände seit langem die Verpflichtung zu technischen Lösungen wie dem Abbiegeassistent und Notbremssystemen. Die wirksamste Präventionsmaßnahme ist die Verpflichtung für LKW-Fahrende mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen zu müssen, weil das langsame Fahren im Falle einer Kollision ein schnelles Anhalten ermöglicht und das Überrollen verhindert. Die Maßnahme Schrittgeschwindigkeit ist seit Anfang 2020 ebenfalls in der novellierten StVO verankert. Eine weitere Forderung des ADFC ist der Bau von sog. „Sicheren Kreuzungen“ nach dem Vorbild der Niederlande. An diesen Kreuzungen ist der Verkehrsraum so aufgeteilt, dass alle Verkehrsträger einen eigenen Raum beanspruchen können und entsprechend eine hohe Toleranz gegenüber Fehlern besteht. Bei bestehenden Kreuzungen ist oft Optimierungsbedarf. So gibt es an der Kreuzung des Unfallortes keine eigene „Fahrradampel“. Radfahrende und zu Fuß gehende werden zusammen signalisiert, was bedeutet, dass Radfahrende drei Sekunden eher rot haben als die Fahrzeuge, obwohl die Radfahrenden sich nach der Fahrzeugampel richten dürfen. Die Haltelinie für Radfahrende ist neben der Haltelinie für Fahrzeuge platziert, was bedeutet, dass Radfahrende beim Anfahren leichter übersehen werden. Das Ghost Bike im Kreuzungsbereich soll eine Mahnung sein zumindest beim Abbiegen entsprechende Rücksicht walten zu lassen, weil es die häufigste Unfallursache mit Radfahrenden darstellt. - Szenenwechsel.

Nach dem Aufstellen des „Ghost Bikes“ fanden sich die ADFC Mitglieder unweit der Unfallstelle in der Halleschen Straße ein. Hier wurden in der ersten Jahreshälfte barrierefreie Bushaltestellen auf den Nebenanlagen errichtet. Das pikante daran: Im Haltestellenbereich wurden die Radwege quasi entfernt, Fußwegschilder aufgestellt und die Radfahrenden gezwungen unvermittelt ohne Sicherheitsmaßnahmen auf die Fahrbahn zu wechseln. Ein Rad fahrender Bürger hatte den ADFC informiert, weil er sich um die Sicherheit sorgte. Für den ADFC unweit einer Unfallstelle Anlass genug

darauf hinzuweisen, dass die Sicherheit der Rad fahrenden Bevölkerung auf Grund dieser Maßnahme tatsächlich gefährdet ist. In der Halleschen Straße gilt Tempo 50, die Fahrbahn ist mit 6,50 Meter relativ schmal und die Ostseite ist auf Grund der kurvigen Linienführung nicht einsehbar. Aus diesem Grund fordert der ADFC die Anlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn der Ostseite für den gesamten Abschnitt zwischen der Kreuzung Lohmannstraße/ August-Bebel Straße und der Bärteichpromenade sowie eine Piktogrammreihe mit Fahrradsymbolen auf der Westseite von der Bärteichpromenade bis zur Brunnenstraße. Hauptgrund ist die notwendige Stetigkeit eines Radweges, den die Verwaltungsvorschrift vorsieht und das Vermeiden eines mehrfachen Wechsels zwischen Fahrbahn und Nebenanlage im Hauptnetz des Radverkehrs. Da auf Grund der Straßenbreite von 6,50 Meter die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen nicht dem Regelwerk entspräche, ist die Maßnahme mit Tempo 30 für den gesamten Abschnitt zu flankieren. Gepaart werden sollte die Umorganisation mit dem nichtamtlichen Verkehrszeichen: „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“ als Information für die grundsätzlich geänderte Verkehrsführung. Falls diese Maßnahmen nicht durchführbar sind sollte das Wechseln auf die Fahrbahn mit der baulichen Anlage einer Sicherheitsschleuse erfolgen.

Marahrens verwies an dieser Stelle mit deutlichen Worten auf die sichernden Möglichkeiten der novellierten StVO und er appellierte an die Verkehrsbehörden den Ermessensspielraum zu Gunsten der Rad fahrenden Bevölkerung auszuschöpfen. Nicht zuletzt um den Beschluss der „Vision Zero“ aus 2013 einlösen zu können. 90% der Menschen wollen nicht auf der Fahrbahn fahren, viele würden auf das Fahrrad wechseln, wenn entsprechende Infrastruktur vorhanden wäre. Im vorstehenden Fall würden die meisten Personen weiterhin den Gehweg nutzen mit der Folge, dass Strafzettel fällig wären. Das Beispiel zeigt: An dieser Stelle müssen alle Verkehrsteilnehmenden Kompromisse eingehen, indem der Straßenraum gleichberechtigt neu organisiert wird.

Starke Impulse erhofft sich der ADFC Sachsen-Anhalt durch die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK) Sachsen-Anhalt mit Sitz in Aken. Die diesjährige Landesversammlung des ADFC Sachsen-Anhalt in Aken sollte die Rolle der AGFK stärken und ein Angebot zur Zusammenarbeit sein.

Musterlösung für Hallesche Straße in Köthen (Anhalt)

https://www.adfc-sachsenanhalt.de/wp-content/uploads/2021/10/Einschleusen_Fahrbahn_Beispiel_ADFC_Dessau_10_2021.pdf

ADFC-Fachtagung: Sichere Kreuzungen:

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-fachtagung-2019-sichere-kreuzungen>

Radverkehrsförderung in den Kommunen:

<https://www.adfc.de/artikel/publikation-zur-radverkehrsfoerderung-in-kommunen>

www.adfc-sachsenanhalt.de/dessau