

KD-Nr. 4639

Fall-Nr. 8750

42 - AD-Nr. 102361/2020 (II) / 8750



ADFC RheinBerg-Oberberg e.V. | Oberheidkamper Str. 52 | 51469 Bergisch Gladbach

Rat der Stadt Bergisch Gladbach
BM13 – Anregungen und Beschwerden
Postfach 200920
51439 Bergisch Gladbach

ADFC RheinBerg-Oberberg e.V.
Oberheidkamper Str. 52
51469 Bergisch Gladbach

Tel. 02202-709673
Fax 02202 709688
Mail: info@adfc-berg.de
www.adfc-berg.de

Bankverbindung
BIC: GENODED1PAF
IBAN DE47 3706 2600 3641 4720 17

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stelle ich einen Antrag nach §24 GO NRW, die Kreuzung Altenberger-Dom-Straße/Leverkusener Straße sicher zu machen.

Steuernummer
204/5809/1099

Bergisch Gladbach, den 4.05.2020

Begründung:

Kreuzung Schildgen

Am 28. Februar starb der Radfahrer Ivan Brey bei einem tragischen Verkehrsunfall. Ein rechtsabbiegender LKW nahm ihm das Leben. Mit 3.000 Verkehrstoten pro Jahr scheint sich die Gesellschaft abgefunden zu haben. Doch die Zahl allein macht es nicht. Als die autogerechte Mobilität vor 70 Jahren anging, waren es schnell 20.000 Tote. Hat damals auch nicht viele interessiert, außer vielleicht die Opfer. Mit rund 58 Millionen Kfz im März 2020 war der Bestand und damit die Akzeptanz in Deutschland nie höher. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat das Konzept Vision-Zero (keine Toten mehr) zur Grundlage seiner Verkehrssicherheitsarbeit gemacht und Maßnahmen erarbeitet, wie Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmer sicher gemacht werden können. Den Kommunen obliegt die Aufgabe, diese Maßnahmen auch umzusetzen. Zwei Monate sind jetzt vergangen, an der Kreuzung in Schildgen hat sich allerdings nichts getan.

Tödliche Falle

Im Schnitt alle zwei Wochen endet ein Lkw-Abbiegeunfall mit einem Fahrrad in Deutschland tödlich. Die Art, wie Kreuzungen in Deutschland gestaltet sind, begünstigt schwerste Unfälle. Wenn an der Ampel Lkw und Rad direkt nebeneinander stehen und gleichzeitig Grün bekommen, ist höchste Gefahr im Verzug. Wenn dann die Person auf dem Rad geradeaus fahren will – und der Lkw rechts abbiegt – entsteht eine tödliche Falle, die jährlich 30 bis 40 Menschen das Leben kostet. Kommunen dürfen diese Gefahr nicht weiter ignorieren, sondern müssen gefährliche Knotenpunkte identifizieren und sofort entschärfen!

Gemeinsamer Forderungskatalog

Diese häufigen Rechtsabbiegeunfälle in ganz Deutschland nerven alle. In einem gemeinsamen Forderungskatalog verlangen der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Kreuzungen für Radfahrer sicherer zu machen.

Aus der amtlichen Statistik ist erkennbar, dass sich jeder zweite Unfall in Ortschaften an einem Knotenpunkt ereignet. Kinder (14 Jahre und jünger), ältere Menschen (65 Jahre und älter) sowie Menschen mit Behinderungen sind im Verkehrsraum häufig benachteiligt. Innerorts werden Kinder und Senioren bei Verkehrsunfällen zu Fuß oder mit dem Fahrrad überproportional oft schwer bzw. tödlich verletzt.

UDV forscht

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat das Unfallgeschehen an etwa 300 Knotenpunkten untersucht. Die Untersuchung zeigt, dass etwa zwei Drittel dieser Unfälle Abbiege-/Einbiegen-/Kreuzen- Unfälle sind, und dass Kfz-Fahrer zu mehr als 90 % Hauptverursacher der Abbiegeunfälle sind.

Im Rahmen der Verhaltensbeobachtungen wurde festgestellt, dass jeder fünfte Kfz-Fahrer keinen Schulterblick macht, auch dann nicht, wenn sich ein Radfahrer in direkter Nähe befindet. An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage ist weiterhin die Signalisierungsphase für Kfz- und Radfahrer entscheidend. Besonders gefährlich sind Situationen, wenn beide Verkehrsteilnehmer bei Grünsignal die Lichtsignalanlage erreichen oder wenn Kfz-Fahrer bei Grünbeginn anfahren und Radfahrer, gleichzeitig von hinten kommend, geradeaus durchfahren. Ebenfalls auffällige Verkehrssituationen sind bei Abbiegekolonnen zu beobachten. Befinden sich abbiegende Kfz-Fahrer in einer Abbiegekolonne, geraten sie beim Abbiegen sechsmal häufiger in einen Konflikt mit einem geradeausfahrenden Radfahrer. Abbiegefehler von Kraftfahrenden sind ohnehin die häufigste Ursache von Unfällen. Rechtsabbiegender Lkw sind die Hauptverursacher von Radunfällen mit Todesfolge.

Politik unternimmt zu wenig

Etwa zwei Drittel aller Fahrradunfälle sind Kollisionen mit Autos. Hauptschuld trägt in den allermeisten Fällen (75 Prozent) der Autofahrer bzw. die Autofahrerin. Die häufigste Unfallkonstellation für Radfahrende sind Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen. Der ADFC fordert daher beim Ausbau der Radinfrastruktur besonders Augenmerk auf Kreuzungen und Einmündungen zu legen. Obwohl die Unfallursachen seit Jahrzehnten bekannt sind unternimmt die Politik zu wenig, um Radfahrende zu schützen.

Kreuzungen sicher umbauen – Verkehrsströme räumlich trennen!

Um schwere Unfälle an Kreuzungen zu verhindern, müssen Lkw und Rad- sowie Fußverkehr räumlich getrennt und gute Sichtbeziehungen hergestellt werden. Die Bundesmittel für den Radverkehr aus dem Klimapaket sollen zur schnellen Entschärfung von Kreuzungen durch Sicherheitselemente, wie aufgepflasterte Schutzinseln und deutlich vorgezogene Haltelinien, genutzt werden.

Was sind die Bausteine für eine sichere Kreuzung?

- Getrennte Ampel (LSA)
- aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)
- Farbmarkierungen (rote Radwege)
- Fahrradpiktogramme
- gepflasterte Eckinseln
- Trixi-(Verkehrs-)Spiegel
- Tempo 30
- Verkehrsberuhigung

Hier die Bausteine im Detail

- **Grünphasen trennen – Ampelschaltungen entschärfen!**
Geradeausfahrender Radverkehr und rechts abbiegende Kfz sollten nicht gleichzeitig Grün haben. Die Lösung sind getrennte Ampelphasen für die unterschiedlichen Verkehrsströme. Kürzere Grünphasen für den Kfz-Verkehr sind zugunsten der Verkehrssicherheit und der Gleichberechtigung der Verkehrsarten in Kauf zu nehmen.
Getrennte LSA-Signalisierung von Kfz und Radfahrenden bei zweispurigem Abbiegen, „Voraus-Grün“ für Radfahrer an allen anderen Kreuzungen.
- Um Radfahrende besser in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu rücken, werden **aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)** an Straßenkreuzungen markiert. Radfahrende werden frühzeitig vor einem Kreuzungsbereich durch eine Radstreifenmarkierung am rechten Fahrbahnrand in den Radaufstellstreifen geleitet.



Der **aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)** wird durch eine **vorverlegte Haltelinie** für den Radverkehr über die gesamte Breite des Fahrstreifens

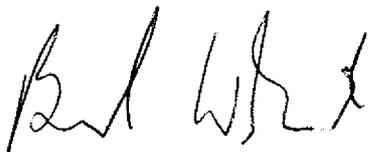
gebildet. Die Stelle, an der der **Kraftfahrzeugverkehr** bei Rot halten soll, wird durch die **zurückverlegte Haltelinie** angeordnet. Die vorgezogenen Aufstellbereiche sind mit Fahrradpiktogrammen deutlich erkennbar dem Radverkehr zugewiesen. Laut ERA wird für solche Radaufstellstreifen eine Tiefe von mindestens 5 m empfohlen. Die Aufstellbereiche werden vom Radfahrer über Schutzstreifen erreicht.

Radfahrer können über den Schutzstreifen seitlich an den Kraftfahrzeugen vorbeifahren, sich vor den Autos aufstellen und den Knotenpunkt zuerst queren. Durch den Radaufstellstreifen wird der über den Knoten fahrende Radverkehr vor den Kraftfahrzeugen gesichert. Unfälle an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage, bei denen geradeaus fahrender Radverkehr mit signalisiertem links- oder rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen aus derselben Straße kollidiert, werden so vermieden.

- Der Radweg sollte an gefährlichen Kreuzungen mit **Signalfarbe markiert**, der Kfz-Verkehr um **gepflasterte Eckinseln** geführt sein.
- **Verkehrsspiegel (Trixi)** sind ortsfest installierte Konvexspiegel und kommen überwiegend im Bereich von unübersichtlichen Knotenpunkten, Kurven oder Grundstücksausfahrten zur Anwendung und sollen dort die Sichtverhältnisse verbessern.
- Unfällen vorbeugen mit **Tempo 30** statt Tempo 50. Denn wo das Fahrzeug bei Tempo 30 längst steht, rast das Auto bei Tempo 50 noch mit ungebremster Geschwindigkeit dem Hindernis entgegen. Tempo 30 – für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.
- Der Begriff **Verkehrsberuhigung** bezeichnet Maßnahmen zur Verdrängung des quartierfremden und Verlangsamung des verbleibenden motorisierten Verkehrs, um die Verkehrssicherheit und Qualität des Wohnumfeldes zu erhöhen.

Ich würde mich freuen, von ihnen zu hören.

Mit freundlichen Grüßen



Vorstand ADFC RheinBerg-Oberberg e.V., Bernhard Werheid