



Fahrradfahrer neben LWK beim Abbiegen © ADFC/Jens Lehmkuhler

ADFC-Stellungnahme, 19.10.2020

Kritik an UDV-Untersuchungen zu geschützten Kreuzungen

In Deutschland ereignen sich zwei Drittel aller Unfälle im Radverkehr innerorts mit Personenschaden und mehreren Beteiligten an Kreuzungen und Einmündungen. Die ernsthafte und seriöse Forschung zu besseren Lösungen als den vorhandenen ist dringend notwendig und ausgesprochen wichtig.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) kritisiert die fragwürdige „Untersuchung“ von geschützten Kreuzungen (protected intersections) durch die Unfallforschung der Versicherer (UDV) und die daraus abgeleitete Ablehnung des Designs niederländischer Schutzkreuzungen als unsicher.

Die von der UDV verbreiteten Ergebnisse stehen im deutlichen Widerspruch zu den langjährigen guten Erfahrungen, die vor allem in den Niederlanden mit diesem Kreuzungsdesign zum Schutz von Radfahrenden gemacht wurden. Dies wird auch in nationalen¹ und internationalen² Publikationen positiv aufgegriffen.

Kreuzungen nach diesem Modell gibt es in den Niederlanden vielfach. Es ist daher vor allem zu kritisieren (und überhaupt nicht nachvollziehbar), warum die UDV einen eigenen Fahrversuch und Simulationen nutzt, anstatt an existierenden Kreuzungen in Holland zu forschen und Ergebnisse niederländischer Unfallforschung zu nutzen.

¹ Franke/Lampert (2020): Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild. In: Straßenverkehrstechnik, Fachzeitschrift, Heft 5/2020, S. 313ff.

² NACTO (2019): Don't Give Up at the Intersection: https://nacto.org/wp-content/uploads/2019/05/NACTO_Dont-Give-Up-at-the-Intersection.pdf

1. Unklarer Versuchsaufbau des UDV-Fahrversuchs

Fragwürdig sind zum einen die selbst gestellten Fahrversuche der UDV vom August 2020, die angeblich nachweisen, dass die Sicht aus dem Lkw auf Radfahrende an geschützten Kreuzungen schlechter ist als an herkömmlichen deutschen Kreuzungen. Begründung:

- Es ist unklar, ob bei dem Versuch der UDV tatsächlich eine geschützte Kreuzung nach niederländischem Standard auf dem Boden aufgezeichnet wurde und ob der Lkw wie im realen Verkehr im weiten Bogen um die Kurve gefahren ist.
- Bereits eine nur wenig mehr nach rechts versetzte Position hätte den Radfahrer im Versuchsaufbau der UDV für den Lkw-Fahrer sichtbar gemacht.
- Zu einer seriösen Versuchsreihe gehören zahlreiche wiederholte Fahrten, mit unterschiedlichen LKW-Typen, unterschiedlichen Fahrrad-Typen, verschiedenen LKW- und Radfahrenden (Körpergröße), verschiedenen Geschwindigkeiten etc. Aus dem so gewonnen Datensatz ließen sich dann seriöse Schlüsse ziehen. Davon kann hier keine Rede sein: Es kam ein LKW mit Abbiegeassistent zum Einsatz, ein Fahrer und ein Radfahrer (offensichtlich der Untersuchungsleiter selber).
- Fachbeobachter des Versuchs weisen ausdrücklich darauf hin, dass nicht die Sichtverhältnisse während des gesamten Abbiegevorgangs beobachtet wurden, sondern nur an einem einzigen Punkt – aus dem stehenden Lkw auf einen haltenden Radfahrer³. Unberücksichtigt blieb daher, dass ein fahrender Radfahrer davor oder danach durch die Scheiben des Lkw zu sehen gewesen wäre.
- Ein Vergleich mit Kreuzungsgestaltungen, wie sie in Deutschland üblich sind, fand im Rahmen des Versuchs gar nicht statt. Er hätte nach Einschätzung des ADFC weit stärkere Defizite in der Wahrnehmbarkeit von Radfahrenden ergeben.

2. Fragwürdiges Design bei der UDV-Computersimulation der Sichtverhältnisse

Nicht nachvollziehbar sind die Ergebnisse der UDV-Computersimulationen, die eine verschlechterte Sicht auf Radfahrende an geschützten Kreuzungen belegen sollen:

- Selbstverständlich können in den Außenspiegeln, die den Nahbereich rechts neben dem Lkw erfassen sollen, keine Radfahrenden in weiterer Entfernung zu erkennen sein. Dies ist kein Mangel des geschützten Kreuzungsdesigns, denn an einer geschützten Kreuzung ist der Radweg so weit abgesetzt, dass sie aus dem Seitenfenster zu sehen sind. Das ist gerade einer der entscheidenden Vorteile dieses Designs.
- Einen Zwischenbereich, in dem weder direkte noch indirekte Sicht gegeben ist, gibt es nach den EU-Anforderungen an Lkw-Außenspiegel und nach einer britischen Untersuchung zur direkten Sicht aus Lkw nicht.
- Die Wirkung von Lkw-Abbiegeassistenten wurde in den Fahrversuchen nur unzureichend untersucht.
- Die behauptete Unwirksamkeit in Verbindung mit dem niederländischen Kreuzungsdesign wird aus einer Einschätzung ihrer Funktion abgeleitet, die angeblich Radfahrende, die sich vom Lkw weg bewegen, nicht mehr als Gefahr wahrnimmt. Offen bleibt, ob die Fahrt im Versuch soweit fortgesetzt wurde, dass der Versuchsradfahrer kurz vor einem möglichen Zusammenstoß in den Erfassungsbereich gelangen konnte.
- Eines der beiden verwendeten „Assistenzsysteme“ war eine Nachrüstlösung aus Kamera und Monitor. Wenn es – wie in einem Video der UDV erwähnt – den Lkw-Fahrenden nicht aktiv warnt, sondern die ständige Beobachtung des Monitors voraussetzt, ist es nach den amtlichen Anforderungen kein Abbiegeassistent.

³ Homepage ARGUS Stadt und Verkehr: <https://www.argus-hh.de/aktuelles/geschuetzte-kreuzungen-teilnahme-an-einem-test-der-unfallforschung-der-versicherer-am-06-08-2020-in-berlin/>

- Die Dimensionierung der in der Computersimulation der UDV dargestellten geschützten Kreuzung entspricht nicht dem Standard niederländischer Schutzkreuzungen, die eine Führung des Kfz-Verkehrs in einem deutlich engeren Winkel beim Abbiegen vorsehen.

3. UDV-Sicht berücksichtigt die Perspektive von Radfahrenden nicht

Die UDV konzentriert sich allein darauf, ob das Fahrrad nicht oder zu spät aus dem Lkw sichtbar ist, und berücksichtigt nicht die Perspektive der Radfahrenden:

- An herkömmlichen Kreuzungen in Deutschland nehmen Radfahrende zwar den Lkw wahr, erkennen aber vor einem Unfall häufig nicht dessen Absicht, nach rechts abzubiegen. Denn an Kreuzungen, bei denen der Radverkehr ohne Schutzzeinrichtungen direkt neben dem Kfz-Verkehr geführt wird, fährt der Lkw vor dem Abbiegen noch lange geradeaus oder holt sogar nach links aus. Wenn Radfahrende sich in diesem Moment neben dem Lkw befinden, können sie das Manöver falsch deuten, zu Fall gebracht und überrollt werden.
- Bei geschützten Kreuzungen vollzieht sich die Richtungsänderung des Lkw in sicherer Entfernung und im Blickfeld der Radfahrenden. Dadurch verlängert sich die Reaktionszeit bis zu einem möglichen Zusammentreffen. Radfahrende, die im laut UDV sicheren Bereich bis zu 2,50 Meter neben dem Lkw fahren, haben dagegen kaum noch eine Chance, dem – für sie überraschend – abbiegenden Lkw auszuweichen.

Fazit

Der ADFC hält daran fest, dass sich geschützte Kreuzungen im Ausland praktisch bewährt haben und aus den folgenden Gründen auch hierzulande erprobt werden sollten:

- Geschützte Kreuzungen verfügen über baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen, die sicherstellen, dass Radfahrende nicht genau dort in den Mischverkehr geführt werden, wo sie den Schutz am dringendsten benötigen.
- Geschützte Kreuzungen bieten ein hohes Maß an Komfort für Radfahrende jeden Alters und jeder Fähigkeit und verringern durch ihre räumliche Trennung die Möglichkeiten von Konflikten und Kollisionen zwischen Kfz- und Radverkehr.
- In einem aktuellen Beitrag in der Fachzeitschrift „Straßenverkehrstechnik“ stellen Ingenieure aus Hamburg gerade die besseren Sichtverhältnisse der niederländischen Schutzkreuzung als besonderen Vorteil heraus, im Gegensatz zu anderen Führungsformen für den Radverkehr⁴.
- Gut gestaltete, geschützte Kreuzungen verbessern die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Sie reduzieren die Komplexität der Kreuzungssituation und gewährleisten gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden. Dadurch machen sie die Begegnung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten vorhersehbarer.
- Für die Radfahrenden erleichtern sie speziell das Überqueren der Kreuzung, da der ungeschützte Bereich auf ein Minimum begrenzt wird, wodurch sich auch das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden erhöht.
- Das Risiko an einer Kreuzung tödlich zu verunglücken ist in Deutschland für Radfahrende fast dreimal so hoch wie in den fahrradfreundlichen Niederlanden, bezogen auf Einwohnerzahl und Verkehrsleistung im Radverkehr.⁵

⁴ Franke/Lampert (2020): Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild. In: Straßenverkehrstechnik, Fachzeitschrift, Heft 5/2020, S. 313ff.

⁵ SWOV (2015): https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/nl/factsheet_dodehoekongevallen_gearchiveerd.pdf;

Mobiliteitsbeeld (2019): <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/11/12/mobiliteitsbeeld-2019-vooral-het-gebruik-van-de-trein-neemt-toe>