

Unfallforschung *kommunal*

Nr. 26

Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen

Fahrradstraßen und für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen gehören mittlerweile zum Standardrepertoire der deutschen Radverkehrsplanung. Die Unfallforschung der Versicherer hat zur Verkehrssicherheit beider Infrastrukturelemente ein Forschungsprojekt durchgeführt. Dazu wurden neben einer bundesweiten Online-Befragung umfassende Unfalluntersuchungen, Verhaltensbeobachtungen und Befragungen der Verkehrsteilnehmer durchgeführt und daraus Empfehlungen für deren verkehrssichere Gestaltung abgeleitet.

Fahrradstraßen



potenziale identifiziert und folgende Empfehlungen abgeleitet werden.

Die Mehrheit der insgesamt wenigen Radverkehrsunfälle in Fahrradstraßen geschehen unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen und das obwohl „anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr“ gemäß VwV-StVO „nur ausnahmsweise durch

die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden“ darf. Es wird daher empfohlen, die Zufahrtserlaubnis für Kfz ausschließlich auf Anlieger zu beschränken und den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Bereits vor Anordnung einer Fahrradstraße muss gemäß VwV-StVO geprüft werden, ob für den auszuschließenden Kfz-Durchgangsverkehr geeignete alternative Verkehrsführungen vorhanden sind. Zudem sollten die entsprechenden Ein- bzw. Durchfahrtsverbote in Fahrradstraßen konsequent überwacht und Zuwiderhandlungen geahndet werden.

Bei den Unfällen auf der Strecke dominieren Unfälle mit parkenden und Unfälle mit überholenden Kraftfahrzeugen. Unfälle mit parkenden Kraftfahrzeugen treten in erster Linie in schmalen Fahrgassen auf. Unfälle mit überholenden Kfz wurden eher in Straßen mit breiteren Fahrgassen festgestellt. Folglich spielt die Breite der Fahrgasse für die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen, vor allem bei zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr, eine besondere Rolle. Die entsprechend notwendigen Fahrgassenbreiten lassen sich dabei aus den erforderlichen Lichtraumprofilen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 2006) ableiten. Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen mindestens 4 Meter zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu gegebenenfalls parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 Meter) betragen. In diesem Fall sind außerdem ausreichende Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden. Soll gewährleistet werden, dass auch zwei nebeneinander fahrende Radfahrer einem Pkw sicher begegnen können, so ist eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,6 Meter zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu gegebenenfalls parkenden Fahrzeugen erforderlich. Von deutlich größeren Fahrgassenbreiten ist dagegen abzu- sehen, da sonst überhöhte Geschwindigkeiten der Kraft-

fahrzeuge aufgrund vermehrter Überholungen provoziert werden können. Nur dann, wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge nicht erlaubt ist oder das Überholen bereits durch hohe Radverkehrsstärken weitgehend unterbunden wird, können auch größere Fahrgassenbreiten Anwendung finden.

Um den notwendigen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen zu verdeutlichen, bietet es sich an, einen entsprechenden Sicherheitsstreifen neben den parkenden Fahrzeugen zu markieren. Auch kann es zusätzlich zur vorgeschriebenen Beschilderung sinnvoll sein, Piktogramme mit dem Sinnbild „Fahrrad“ oder das Verkehrszeichen 244.1 - „Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn zu markieren, um den Verkehrsteilnehmern nochmals zu verdeutlichen, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden.

Fahrradstraßen sollten darüber hinaus über den gesamten Streckenzug möglichst einheitlich gestaltet sein. Dieses betrifft vor allem die Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten. Damit die Fahrradstraße auch ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang für Radfahrer gerecht wird, sollte die Fahrradstraße, abgesehen von Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen, an den Knotenpunkten möglichst Vorfahrt erhalten. Die Unterordnung der Nebenzufahrten muss dabei jeweils eindeutig erkennbar sein (z. B. durch Beschilderung, Aufpflasterung, abgesenkte Bordsteine, Eienungen o. ä.).

Ist es beispielsweise aus verkehrstechnischen oder baulichen Gründen nicht möglich, die für Fahrradstraßen notwendige Fahrgassenbreite herzustellen, den Abstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten, den Durchgangsverkehr herauszuhalten oder der Fahrradstraße an der überwiegenden Mehrheit der Knotenpunkte Vorfahrt einzuräumen, dann sollte hinterfragt werden, ob die Einrichtung der Fahrradstraße auf diesem Streckenzug wirklich sinnvoll ist.

Außer der Beachtung der genannten planerischen Aspekte sind auch polizeiliche Kontrollen zum regelkonformen Verhalten sowie eine entsprechende Aufklärungsarbeit zu den Verkehrsregeln in Fahrradstraßen notwendig. Bei der durchgeführten Verkehrsteilnehmerbefragung zeigten sich mitunter große Wissenslücken bezüglich der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen bei allen Verkehrsteilnehmern. So

wussten z. B. drei Viertel der Befragten nicht, dass andere Fahrzeuge in Fahrradstraßen nur dann einfahren dürfen, wenn dies ausdrücklich mittels eines Zusatzschildes zugelassen ist. Nur etwa jeder Zweite wusste, dass Radfahrer in Fahrradstraßen nebeneinander fahren dürfen oder dass der Radfahrer an Kreuzungen in Fahrradstraßen nicht immer Vorfahrt hat.

Geöffnete Einbahnstraßen



Die Untersuchung zu geöffneten Einbahnstraßen zeigte, dass diese grundsätzlich sehr sicher sind. Bei der Freigabe des Radfahrens in Gegenrichtung ist jedoch auf die Einhaltung der Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen gemäß VwV-StVO und den RAS06 zu achten. Das betrifft vor allem die Beschilderung an den Knotenpunkten mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr aus beiden Richtungen“.

In Einkaufsstraßen mit hohem Querungsbedarf ist darüber hinaus auch den Fußgängern der Radverkehr in Gegenrichtung zu verdeutlichen (z. B. durch Piktogramme und Pfeile auf der Fahrbahn). An den entsprechenden Querungsstellen muss dabei für ausreichende Sicht auf den Radverkehr in Gegenrichtung gesorgt werden. Unter Umständen muss hier auch das Parken neu geordnet werden, um die entsprechenden Sichtfelder freizuhalten.

Weitere Informationen und der ausführliche Forschungsbericht stehen auf der Homepage der Unfallforschung der Versicherer www.udv.de/fahrradstrasse zum Download zur Verfügung.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de
Facebook: www.facebook.com/unfallforschung
Twitter: @unfallforschung
YouTube: www.youtube.com/unfallforschung
Bildnachweis: UDV
Redaktion: Jörg Ortlepp, Marcel Schreiber
Erstellt: 07/2016