

Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Pressegespräch

Berlin, 28. Oktober 2016



Untersuchungsziele

- Erkenntnisse zu Verbreitung, Anwendungsbereichen und Verkehrssicherheit
- Identifizierung von möglichen Sicherheitsdefiziten
- Ausarbeitung von Empfehlungen für den sicheren Einsatz von Fahrradstraßen

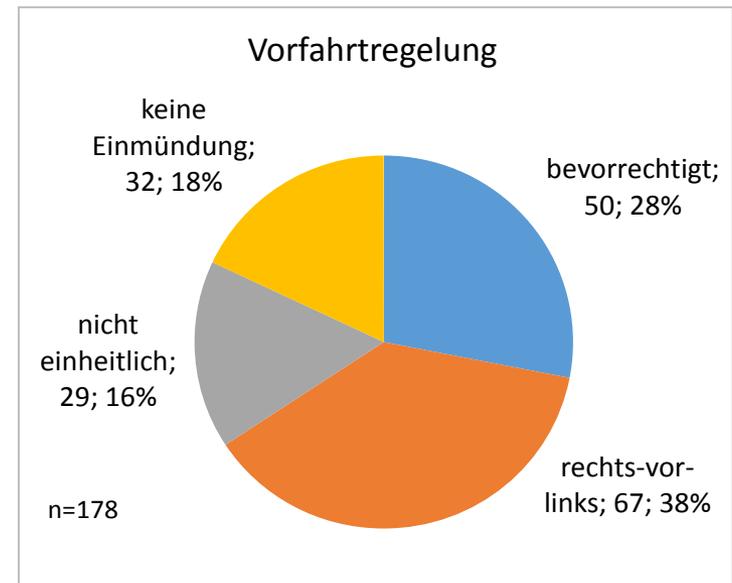
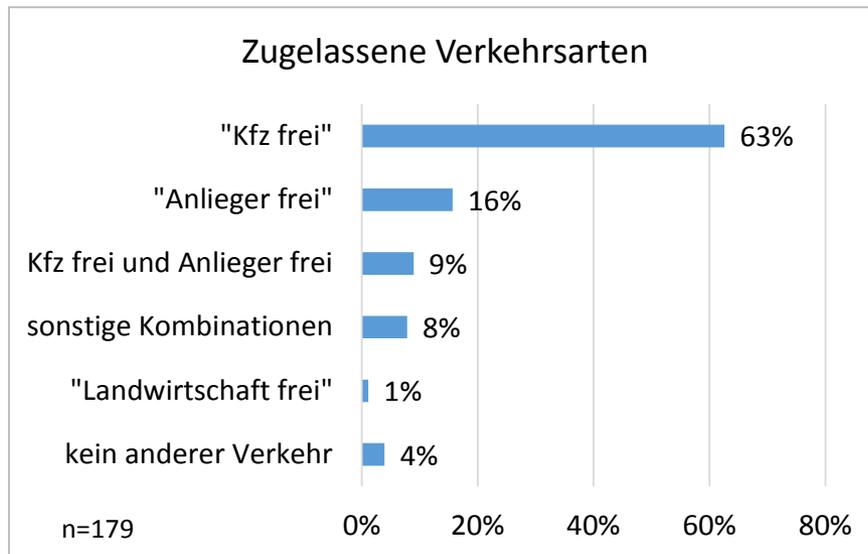


Ergebnisse Fahrradstraßen



Kommunale Befragung

- Fahrradstraßen sind bundesweit im Einsatz
- Einschätzung der Sicherheit durch die Kommunen ist überwiegend positiv
- Das Befahren durch Kfz ist fast überall erlaubt (nach VwV-StVO soll Fahrzeugverkehr jedoch nur ausnahmsweise zugelassen werden)
- Weder einheitliche Gestaltung noch Vorfahrtsregelung





Ergebnisse

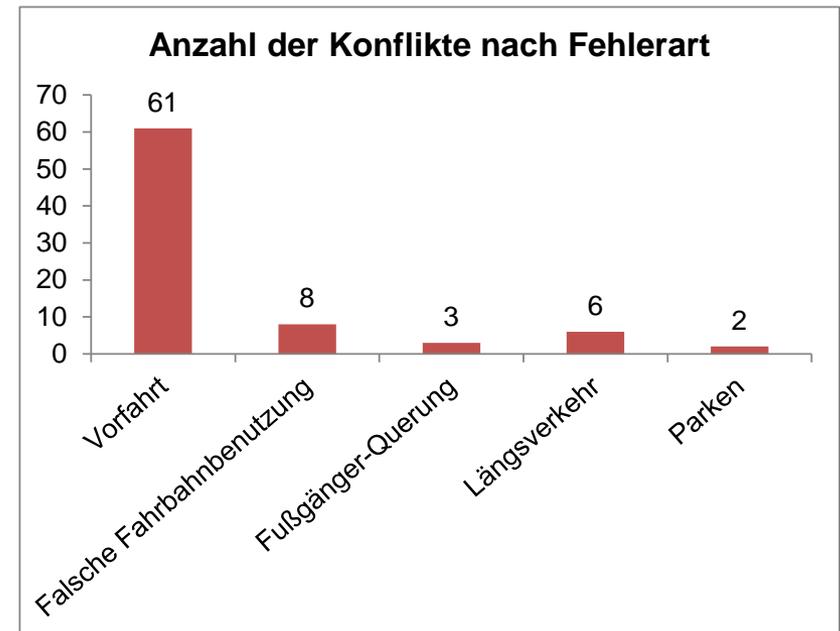
Unfallanalyse

- Fahrradstraßen sind verhältnismäßig sicher
 - Im Durchschnitt nur 3-4 U(P)-Rf in 5 Jahren je Fahrradstraße
 - Nur etwa jeder dritte Unfall hat einen offensichtlichen Zusammenhang mit der Infrastruktur der Fahrradstraße
- Etwa jeweils die Hälfte der Unfälle auf der Strecke bzw. am Knotenpunkt
- Typische Unfälle
 - Knotenpunkte: 78 % Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle
 - Strecke: 47 % Unfälle im Zusammenhang mit dem Kfz-Parken und 19 % Unfälle beim Überholen mit Beteiligung von Kfz
- Häufigster Unfallgegner sind Pkw (76 %, und dann zu $\frac{3}{4}$ Hauptverursacher)

Ergebnisse

Verhaltensbeobachtung

- 99% der ca. 6.500 beobachteten Interaktionen konfliktfrei
- Die meisten Konflikte betrafen die Vorfahrtsregelung (76%)
- 30 km/h wird von Kfz nicht immer eingehalten (im Mittel $V_{85} = 36$ km/h)
- Überhöhte Geschwindigkeiten vermehrt in breiten Fahrradstraßen bei gleichzeitig geringem Radverkehrsanteil ($V_{85} = 38$ km/h)
 - jedes vierte Kfz > 35 km/h (28%)
 - jedes 12. Kfz > 40 km/h (8%)

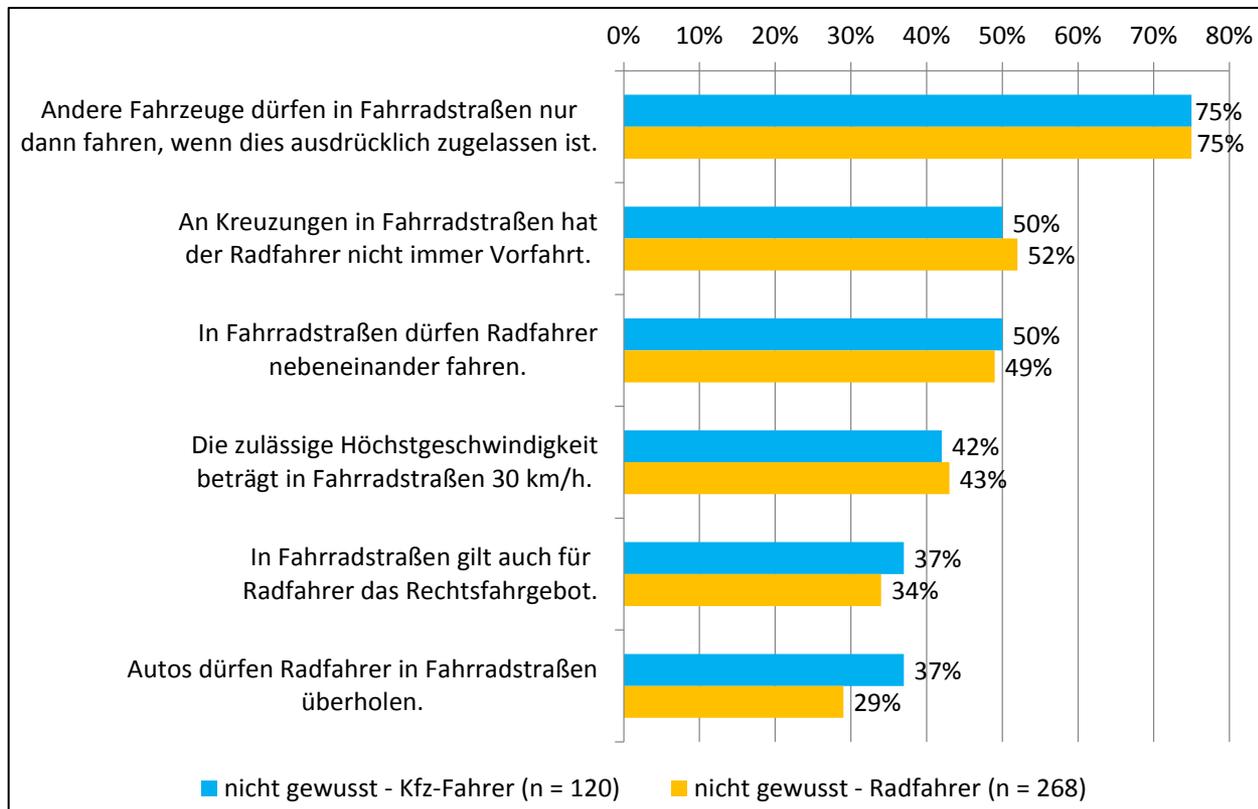


Ergebnisse



Vor-Ort-Befragung (Rad, Fußgänger, Kfz-Führer)

- Etwa 1/4 der Befragten war nicht bewusst, dass er sich gerade in einer Fahrradstraße befand (bei Kfz-Führern sogar jeder Dritte)
- Es bestehen große Wissenslücken bezüglich der Verkehrsregeln





Empfehlungen



Zufahrtserlaubnis

- Mehrheit der Unfälle geschieht jedoch unter Beteiligung Kfz, obwohl Zufahrtserlaubnis Ausnahme sein soll
- In fast jeder Straße ist das Befahren durch Kfz erlaubt (3/4 ohne Einschränkung auf Anlieger)
- Vorher prüfen, ob für Durchgangsverkehr alternative Führungen vorhanden
- Restriktivere Anwendung der VwV-StVO bei ausnahmsweiser Zufahrtserlaubnis für Kfz (z. B. **Einschränkung auf Anlieger**)
- **Kontrolle** von Durchfahrtsverboten für nicht zugelassene Kfz (auch bei „Anlieger frei“)



Empfehlungen

Fahrgassenbreiten , Überholen und Parken

- Fahrgassenbreite von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen (0,75 m bei Längsparken)
 - Begegnungsfall 2 Radfahrer / 2 Radfahrer oder 1 Radfahrer / Pkw
- Von deutlich größeren Fahrgassenbreiten ist abzusehen, da sonst
 - Provozierung von Überholvorgängen und/oder überhöhter Geschwindigkeiten der KfzAusnahme: Wenn das Überholen bereits durch hohe Radverkehrsstärken weitgehend unterbunden wird
- Zur Verdeutlichung des notwendigen Sicherheitsabstandes zu parkenden Kfz ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens sinnvoll



Empfehlungen

Vorfahrt und Aufklärungsarbeit

- Möglichst **einheitliche Gestaltung** von Fahrradstraßen über den gesamten Streckenzug, dieses betrifft vor allem Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten
- Radverkehr sollte an Knotenpunkten möglichst **Vorfahrt** erhalten damit sie Ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang Radverkehr gerecht wird
 - die Unterordnung der Nebenzufahrten muss eindeutig erkennbar sein (z.B. Beschilderung, Aufpflasterung, abgesenkter Bordstein, Einengung o.ä.)
 - Unfallgeschehen in Tempo 30-Zonen nicht wesentlich anders als in Fahrradstraßen (Wo ist der Vorteil, wenn immer noch Rechts-vor-Links?)
- Kontrollen und **Aufklärungsarbeit** zu Verkehrsregeln notwendig

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G, D-10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5821
Fax: +49 30 2020-6633
E-Mail: Unfallforschung@gdv.de

www.udv.de |

