

Unfallforschung *kommunal*

Nr. 33

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

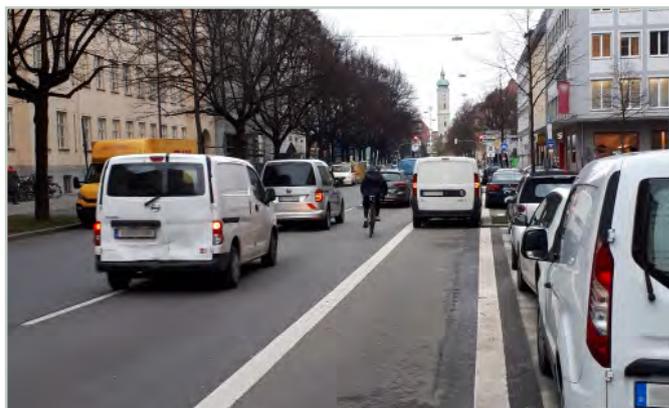
Für den Radverkehr wurden in den letzten Jahren vermehrt Schutzstreifen oder Radfahrstreifen markiert. In Bezug auf deren subjektive und objektive Verkehrssicherheit werden beide Führungsformen oft kontrovers diskutiert. In einem Forschungsprojekt der Unfallforschung der Versicherer (UDV) wurde nun die Verkehrssicherheit dieser Radverkehrsanlagen umfassend untersucht.

In einer internationalen Literaturanalyse und einer Online-Befragung von 141 Städten wurden die bisherigen Erkenntnisse und Erfahrungen mit markierten Radverkehrsführungen zusammengetragen. Für 143 markierte Radverkehrsführungen aus verschiedenen Städten erfolgten anschließend detaillierte Analysen der Fahrradunfälle. Auf einer Auswahl von 35 Radfahrstreifen und 47 Schutzstreifen wurden zudem Verhaltensbeobachtungen durchgeführt und 1.370 Radfahrer zu deren Wahrnehmung der Anlagen sowie zu ihrem Verhalten befragt. Zusätzlich konnte mit einem Messfahrrad auf 20 Strecken der seitliche Abstand von fast 7.700 Verkehrsteilnehmern beim Überholen von Radfahrern gemessen werden.

Befahrens von Schutzstreifen durch Kraftfahrzeuge sowie zum notwendigen seitlichen Abstand beim Überholen von Radfahrern auf den Streifen beantwortet (weiterführend dazu siehe Unfallforschung Kompakt Nr. 86).

Ergebnisse der durchgeführten Analysen

Wie die Untersuchung zeigt, sind Radfahr- und Schutzstreifen in Deutschland bereits sehr weit verbreitet. Neben vielen regelwerkskonformen Anlagen existieren jedoch auch zahlreiche Anlagen, die nicht den aktuellen Empfehlungen



Haltende und parkende Fahrzeuge behindern Radfahrer

entsprechen. Viele Kommunen und Radfahrer beklagen die durch haltende oder parkende Fahrzeuge. An fast die Hälfte der Kommunen wurden von Nutzerseite Sicherheitsbedenken herangetragen.

Die Befragungen und Verhaltensbeobachtungen zeigten, dass sich viele Radfahrer auf den markierten Anlagen nicht sicher fühlen. Insbesondere schmale Streifen werden häufig

befahren. Bei der Beobachtung wurde festgestellt, dass die Radfahrer die Streifen in der Regel mittig befahren. Auf schmalen Streifen wird etwas weiter links und bei hohem Kraftfahrzeugaufkommen etwas weiter rechts gefahren.

Viele Kraftfahrzeugführer benutzen die Streifen zum Halten oder Parken. So wurden fast 40 Prozent der etwa 25.000 auf Schutzstreifen beobachteten Radfahrer durch haltende oder parkende Fahrzeuge behindert (auf Radfahrstreifen

Kraftfahrzeugen im Längsverkehr überfahren. Jedoch werden dabei nur selten Radfahrer behindert.

Beim Überholen von Radfahrern auf den Streifen unterschreitet fast jeder zweite Kraftfahrzeugführer einen Seitenabstand von 150 cm. 15 Prozent der Fahrer hielten beim Überholen weniger als 100 cm und knapp ein Prozent weniger als 50 cm Seitenabstand ein. Die überholenden Kraftfahrzeugführer orientieren sich vor allem an den Markierungen auf der Fahrbahn, und das unabhängig davon, ob Radfahrer auf dem Streifen weiter links oder weiter rechts fahren. Selbst wenn der linke Nachbarfahrstreifen oder der Fahrstreifen des Gegenverkehrs frei ist, werden die Radfahrer oft eng und ohne Verlassen des eigenen Fahrstreifens überholt. Aber auch Radfahrer untereinander überholen oft sehr eng. Besonders geringe Abstände wurden festgestellt, wenn innerhalb der Streifen überholt wurde.

Obwohl die Mehrheit der Unfälle an den Knotenpunkten

auch eine hohe Anzahl von Unfällen zwischen Radfahrern und dem ruhenden Verkehr. Viele davon stehen im Zusammen-

schmalen Radfahr- und Schutzstreifen sowie dort, wo neben den Streifen geparkt wird, zeigen sich hohe Unfalldichten und Unfallraten.

Empfehlungen

die UDV eine verbindliche Markierung von Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m zum ruhenden Verkehr, sowohl bei Rad- als auch bei Schutzstreifen.

Zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsabstands vor vorbeifahrenden Fahrzeugen sollten Radfahrstreifen stets einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite zur Kfz-Fahrbahn erhalten. An Stellen ohne Parkmöglich-

Derzeit sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur

nur für Straßen mit starkem Kraftfahrzeugaufkommen vorgesehen.

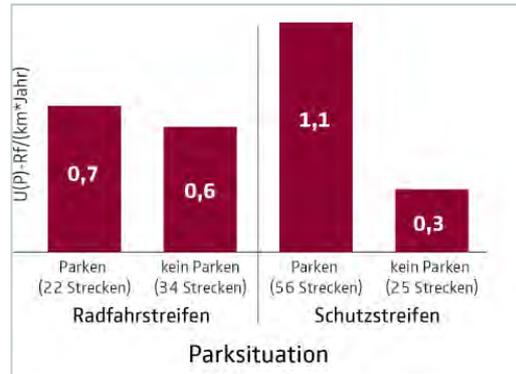
Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse zum Überholabstand

von 1,85 m. Um Radfahrern auf Radfahrstreifen ein sicheres Überholen innerhalb der Markierung zu ermöglichen, sind sogar Breiten von mindestens 2,25 m (inklusive der linken Markierung) erforderlich.

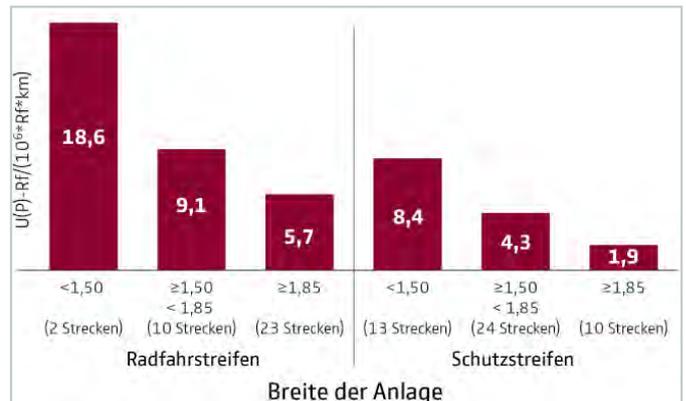
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer

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: Marcel Schreiber
Erstellt: 04/2019



Hohe Unfalldichten auf Schutzstreifen, neben denen geparkt wird



Hohe Unfallraten auf schmalen Anlagen

Bei der Anlage von Schutzstreifen sollte die Breite der verbleibenden Restfahrbahn für den Kfz-Verkehr ferner mindestens 5 m betragen. Die derzeit laut Regelwerk mögliche Kernfahrbahnbreite von 4,5 m ist für das Begegnen zweier Pkw mit heutzutage gängigen Fahrzeugbreiten nicht ausreichend.

Aufgrund der hohen Anzahl von Verstößen gegen das Park- bzw. Halteverbot auf den markierten Anlagen und den daraus resultierenden Behinderungen und Risiken für die Radfahrer sollten entsprechende Verstöße entsprechend konsequent überwacht und geahndet werden.

Weitere Informationen zur durchgeführten Untersuchung