

Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen

Radfahrer, die auf Radwegen regelwidrig links unterwegs sind, leben gefährlich. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersuchte, ob die Gefährdungen für linksfahrende Fahrradfahrer auf beidseitig nutzbaren Radwegen ähnlich hoch sind. Als Folgerungen wurden Handlungsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit erarbeitet.



Linksfahrender Radfahrer auf Zweirichtungsradweg (Bild: PGV - Alrutz)

Aufgabenstellung

Regelwidrig linksfahrende Radfahrer sind einer erheblich höheren Gefährdung ausgesetzt als rechtsfahrende Radfahrer. Vor allem an Einmündungen oder verkehrsreichen Grundstückszufahrten rechnen einbiegende und somit wartepflichtige Kraftfahrer nicht mit Radverkehr von rechts. Über die Sicherheit auf Radwegen, die in beiden Richtungen befahren werden dürfen, lagen bislang nur wenige belastbare Erkenntnisse vor. Im Rahmen der Untersuchung sollte deshalb die Gefährdung des regelwidrig linksfahrenden Radverkehrs auf Einrichtungsradwegen mit der des linken Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen verglichen werden. Im Fokus der Untersuchung stand dabei die Wirkung verschiedener Maßnahmen zur Sicherung des linken Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen. Aus den Ergebnissen sollten Handlungsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit im Zusammenhang mit dem Linksfahren abgeleitet werden.

Untersuchungsmethode

Mittels einer Umfrage unter Mitgliedsstädten des Städtetages und des Städte- und Gemeindebundes sowie ausgewählten Landkreisen wurden die Erfahrungen mit der Zulassung und Sicherung des Radverkehrs auf Radwegen in Gegenrichtung ermittelt. Verglichen wurde zudem das Verkehrsverhalten auf Radverkehrsanlagen mit Zweirichtungsbetrieb mit den Ergebnissen anderer Untersuchungen an Straßen mit beidseitigen Einrichtungsradwegen. In diese Analyse flossen Untersuchungen auf 49 Radverkehrsanlagen ein. Mit Verkehrszählungen und Verhaltensbeobachtungen an den Zweirichtungsradwegen wurden die Radverkehrsstärken im Straßenquerschnitt und die Flächennutzung des Radverkehrs nach Fahrrichtungen erfasst. Anhand von Unfallanalysen fand eine Ermittlung des Unfallrisikos des linksfahrenden Radverkehrs unter

2015 zuletzt erschienen:

- 08/15 Matrix von Lösungsvarianten Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr
- 09/15 Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung - 2014
- 10/15 Altersabhängige Anpassung von Menschmodellen für die passive Fahrzeugsicherheit
- 11/15 Demenz und Verkehrssicherheit
- 12/15 Standortkataster für Lärmschutzanlagen mit Ertragsprognose für potenzielle Photovoltaik-Anwendungen
- 13/15 Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
- 14/15 Abbiege-Assistenzsystem für Lkw - Grundlagen eines Testverfahrens
- 15/15 Leistungen des Rettungsdienstes 2012/2013
- 16/15 Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- 17/15 Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen

Berücksichtigung verschiedener Maßnahmen zu seiner Sicherung statt. An 14 Einmündungen oder verkehrsreichen Grundstückszufahrten mit unterschiedlichen Sicherungsmaßnahmen wurden Beobachtungen durchgeführt. Neben dem Verhalten von Kraftfahrzeugführern und Radfahrern wurden die Geschwindigkeiten der Radfahrenden beider Fahrtrichtungen sowie kritische Situationen erfasst.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Befragungen weisen darauf hin, dass die meisten Kommunen das Grundsatz-Ausnahme-Verhältnis einhalten. Danach soll die Benutzung linker Radwege nur in Ausnahmefällen nach sorgfältiger Prüfung angeordnet werden. Auf Zweirichtungsradwegen in linker Richtung zeigt sich ein weit verbreitetes, fehlendes Problembewusstsein für die Gefährdungsrisiken im Einmündungsbereich. An Einmündungen und Grundstückszufahrten wird von zahlreichen einbiegenden Fahrzeugen nicht mit der notwendigen Sorgfalt bezüglich des Bremsverhaltens und Blickkontakts auf eine Radverkehrsfurt mit Zweirichtungsbetrieb zugefahren. Unzureichende Sichtverhältnisse zwischen einbiegenden Kraftfahrzeugen und dem linken Radverkehr stellen ein wesentliches Gefährdungsmerkmal dar. Bei den Unfallabläufen wurden keine Unterschiede zwischen regelwidrig und erlaubt linksfahrendem Radverkehr festgestellt. Vorrangig handelt es sich um Einbiegen/Kreuzen-Unfälle von Radfahrern und Kraftfahrzeugen an Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Die Analyse von Zweirichtungsradwegen und Einrichtungsradwegen hat gezeigt, dass viele Radfahrer den Zweirichtungsradweg in linker Richtung nutzen, jedoch auch viele Radfahrer unerlaubt bei beidseitigen Einrichtungsradwegen links fahren.

Folgerungen

Eine Freigabe innerörtlicher Radwege in Gegenrichtung sollte nur in Ausnahmefällen geschehen. Als sinnvoll wird eine Präzisierung der Bestimmungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung für die Freigabe linker Radwege angesehen. Dabei sollte kritischen Einmündungen und Grundstückszufahrten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Einhaltung ausreichender Sichtbeziehungen muss grundsätzlich gewährleistet sein. Mit zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen wie Piktogrammen mit Richtungspfeilen, Roteinfärbung der Radverkehrsfurt und insbesondere baulichen Maßnahmen lässt sich ein spürbarer Sicherheitsgewinn erzielen, zum Beispiel Radwegüberfahrten mit fahrdynamisch wirksamen Rampensteinen. Besondere Bedeutung kommt der Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über die Gefahren des Linksfahrens von Radfahrern zu. Bei Einrichtungsradwegen sollte das regelwidrige Linksfahren insbesondere bei Unfallauffälligkeiten überwacht und geahndet werden.

Abstract

Use of cycle paths in opposite direction - improvements of safety

Cyclists who ride on cycle paths in the wrong direction (on the left) are exposed to high risks. The Federal Highway Research Institute (BASt) examined whether the hazards are equally high for cyclists riding on the left on cycle paths that are usable on both sides. As a result, action strategies could be developed to enhance safety.

Inner-city cycle paths in the opposite direction should only be approved in exceptional cases. A clarification of the provisions of the administrative regulations for the road traffic regulations (StVO) is considered appropriate for the approval of cycle paths on the left. At the same time, special consideration should be given to critical junctions and access roads. Compliance with sufficient visual links must be ensured. With additional safety measures, such as pictograms with direction arrows, red colouring of the bicycle traffic and structural measures in particular, a noticeable increase in safety can be achieved. Of particular importance is the awareness of cyclists about the dangers of riding on the left. There should be increased police monitoring of roads with relatively high accident frequencies.

Bibliographische Angaben

Bericht:

Nutzung von Radwegen
in Gegenrichtung
- Sicherheitsverbesserungen,
Bergisch Gladbach,
Bundesanstalt für Straßenwesen,
2015 (Berichte der Bundesanstalt für
Straßenwesen, Unterreihe
„Verkehrstechnik“, Heft V 261)

Autoren des Berichts:

Dankmar Alrutz
Wolfgang Bohle
Stefanie Busek
PGV - Alrutz,
Planungsgemeinschaft Verkehr
Hannover

Preis: 16,50 Euro

Zu beziehen über:

Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7
28195 Bremen

Fachbetreuung in der Bundesanstalt für Straßenwesen:

Benjamin Schreck

Impressum:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Stabsstelle
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon 02204 43-0 oder 43-182
Telefax 02204 43-674
E-Mail info@bast.de
Internet www.bast.de

Nachdruck honorarfrei.
Belegexemplar erbeten.