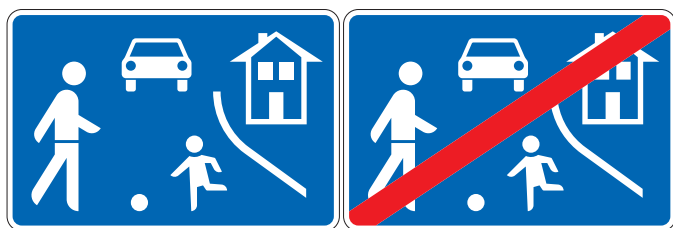


Unfallforschung *kommunal*

Nr. 23

Verkehrssicherheit in verkehrsberuhigten Bereichen

Verkehrsberuhigte Bereiche können seit 1980 mit Verkehrszeichen 325 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ausgewiesen werden. Kommunen nutzen dieses Instrument zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Da neuere Untersuchungen zur Gestaltung und Wirksamkeit von verkehrsberuhigten Bereichen mit VZ 325 für Deutschland aber nicht vorliegen, ließ die UDV eine Studie zur Aktualisierung der Erkenntnisse durchführen.



VZ 325 nach StVO: Beginn und Ende verkehrsberuhigter Bereich

Umsetzungspraxis und Gestaltung

Kommunen nutzen die Ausweisung mit VZ 325 meist für Wohngebiete, aber zunehmend auch für Geschäftsbe-
reiche, (historische) Stadtkerne und Straßen mit Erschließungs- oder Sammelfunktion.

Auch wenn die im Rahmen der Studie befragten 148 Kommunen die Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität, Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeiten mehrheitlich positiv bewerten, so sehen sie auch einen erhöhten Aufwand für die Erhaltung und den Betrieb. Die Effekte für die Verkehrssicherheit und die Verdrängung des Durchgangsver-

kehrs werden von der Hälfte der Befragten ebenfalls positiv eingeschätzt.

Unfallgeschehen und Verhalten

Die Auswertung des Unfallgeschehens in 278 bundesweiten Untersuchungsbeispielen wurde im Wesentlichen differenziert nach vier Straßenfunktionen: Wohnstraße, Quartiers-, Erschließungs- und Geschäftsstraße. Zusätzlich erfolgte jeweils eine Unterteilung hinsichtlich der Gestaltung in Mischverkehrsflächen und Verkehrsflächen mit optischer bzw. baulicher Trennung von Fahrbahn und Nebenanlagen.

Das Unfallgeschehen in verkehrsberuhigten Bereichen ist insgesamt sehr niedrig. Wenn es aber zu Unfällen mit Personen- oder schwerwiegendem Sachschaden kommt, sind insbesondere die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer betroffen. Fußgänger und Radfahrer sind in verkehrsberuhigten Bereichen deutlich häufiger an Unfällen beteiligt als ausschließlich Kraftfahrzeuge. Vorfahrtunfälle und Unfälle im Zusammenhang mit Fahrmanövern wie Wenden oder Rückwärtsfahren sind die vorherrschenden Konfliktsituationen bei Kfz-Unfällen.

Deutlich unfallauffällig im Untersuchungskollektiv sind die verkehrsberuhigten Geschäftsstraßen. Dort geschehen mehr als dreimal so viele Unfälle wie in Quartiers- und Erschließungsstraßen, Wohnstraßen sind im Vergleich die mit Abstand unauffälligsten verkehrsberuhigten Bereiche.

Verkehrssicherheitsprobleme lassen sich am ehesten an den Schnittstellen mit dem übergeordneten Straßennetz feststellen. Hier ereignen sich bis zur Hälfte aller Unfälle



Beispiel Mischverkehr, optische bzw. bauliche Trennung (von links)

mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden. Die Analyse des Verkehrsverhaltens zeigt, dass es bei der Ausfahrt aus verkehrsberuhigten Bereichen je nach Gestaltungsform zu Verunsicherungen hinsichtlich der Vorfahrtsituation kommt.

Geschwindigkeitsmessungen belegen, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau einer Schrittgeschwindigkeit in aller Regel nicht erreicht wird. Die realen Durchfahrtgeschwindigkeiten liegen im Mittel etwa bei 18 km/h, Geschwindigkeiten oberhalb von 35 km/h sind aber selten.

Bei konsequenter Gestaltung, insbesondere mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen wie Fahrgassenversätzen oder Aufpflasterungen, werden die niedrigsten Geschwindigkeiten erreicht. Eine bauliche Trennung von Fahrbahn und Nebenanlage führt zu höheren Geschwindigkeiten. In Wohnstraßen spielt die Gestaltung allerdings nur eine untergeordnete Rolle.

Empfehlungen

Verkehrsberuhigte Bereiche gemäß Verkehrszeichen 325 haben sich bewährt. Sie zeigen keine grundsätzlichen Verkehrssicherheitsdefizite und werden von allen Verkehrsteilnehmern weitestgehend akzeptiert. Dennoch können Optimierungen durchgeführt werden, um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.

Die Unfallforschung der Versicherer leitet aus ihrer Studie die folgenden Empfehlungen ab:

- Verkehrsberuhigte Bereiche können bei entsprechender Gestaltung auch bei Verkehrsmengen bis etwa 4.000 Kfz

pro Tag ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sein, ohne dass die Verkehrssicherheit dadurch negativ beeinflusst wird. Dies gilt z.B. auch für Geschäftsstraßen, in denen der Fußverkehr aufgrund der Randnutzung der dominierende Verkehr ist. Eine solche Verkehrsmenge an Kfz entspricht derzeit nicht den Ausführungen der Verwaltungsvorschrift zu VZ 325 der StVO („... sehr geringem Verkehr ...“). Eine entsprechende Modifikation in der StVO und zugehörigen Verwaltungsvorschriften sollte geprüft werden.

- Eine adäquate Gestaltung ist wesentlich, um das Geschwindigkeitsniveau möglichst weit auf ein für Fußgänger und Radfahrer verträgliches Maß zu reduzieren. Dazu gehören insbesondere der niveaugleiche Ausbau und der Einbau von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen über den gesamten Bereich.
- Die Übergänge aus verkehrsberuhigten Bereichen ins übergeordnete Netz müssen eindeutig und verständlich für die Verkehrsteilnehmer gestaltet und geregelt sein.
- Die amtliche Statistik beinhaltet unter dem Unfallerkennungsmerkmal „Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325)“ auch andere geschwindigkeitsreduzierte Bereiche wie Tempo-30-Zonen, Parkplätze oder Straßen mit besonders niedriger zulässiger Höchstgeschwindigkeit. Damit sind Aussagen zu mit VZ 325 ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen aus den amtlichen Unfalldaten nicht möglich. Es wird empfohlen, diese Unschärfe insbesondere durch gezielte Unterweisung der den Unfall aufnehmenden und bearbeitenden Personen zu beheben.

Weitere Informationen finden Sie unter: www.udv.de

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: IGS, UDV
Redaktion: Petra Butterwegge
Erstellt: 07/2015