
Symposium „Mehr Radverkehr, aber sicher“

Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung



Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR, Hannover

Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Themen

- Einführung
- Linksfahren auf Einrichtungsrادwegen
- Linksfahren auf Zweirichtungsrادwegen
- Typische Gefahrensituationen und Unfallrisiko
- Folgerungen zur Sicherung des Radverkehrs auf Zweirichtungsrادwegen



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Ausgangslage

- Regelwidriges Linksfahren zählt zu den häufigsten Unfallursachen im Radverkehr.
- Unfallrisiko für unerlaubt linksfahrende RF mehrfach so hoch wie das der Rechtsfahrenden.
- Innerorts vielfach ausgeprägte Unfallschwerpunkte, insbesondere im Zusammenhang mit baulichen Radwegen.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Zielsetzungen der Untersuchung

- Vergleich der Gefährdung beim Linksfahren auf Ein- und Zweirichtungsradwegen.
- Wirkung von Sicherungsmaßnahmen des legalen linken Radverkehrs auf Radwegen.
- Aufzeigen von Handlungsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit im Zusammenhang mit dem Linksfahren.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Rechtliche Rahmenbedingungen

VwV-StVO

- Freigabe im Innerortsbereich wegen der besonderen Gefahren nur nach sorgfältiger Prüfung im Ausnahmefall.
- Nur wenige Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren.
Ausreichende Sicht.

StVO-Neufassung 2013: Möglichkeit eines Benutzungsrechtes :

Linke Radwege ohne Z 237/240/241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Linksfahren auf Einrichtungsraddwegen

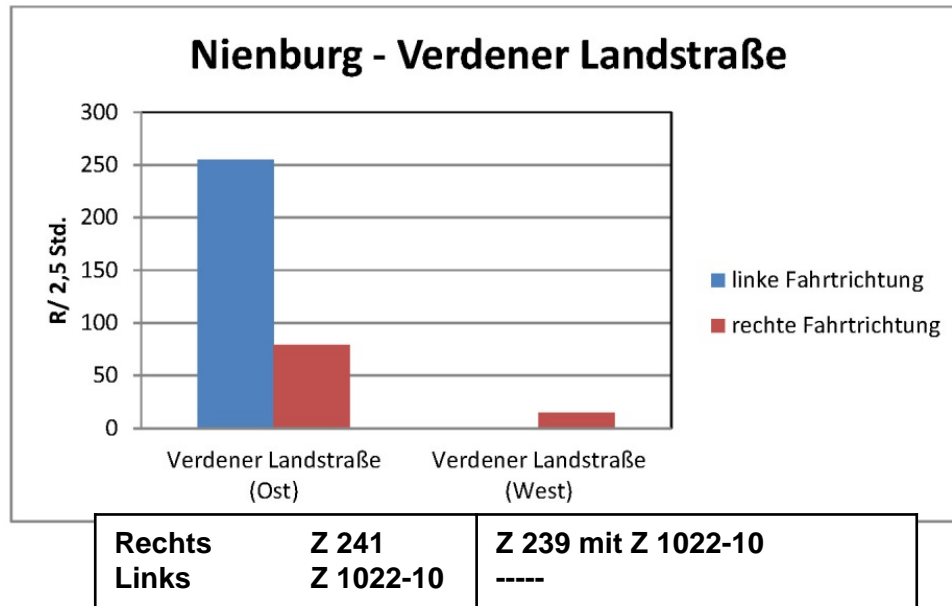
- Auf Straßen mit beidseitigen Einrichtungsraddwegen fahren im Mittel etwa 15 % der Radfahrer unerlaubt in linker Fahrtrichtung.
 - **Gründe: Vermeidung von Umwegen und Zeitverlusten sowie vermutete Gefahren.**
- Unerlaubtes Linksfahren ist nicht primär durch mangelndes Regelwissen bedingt. Vielmehr besteht sogar ein ausgeprägtes Bewusstsein für diese Regelübertreter.
- Bewusstsein für die besonderen Gefahren des Linksfahrens fehlt oft.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Linksfahren auf Zweirichtungsradwegen

- Auf Straßen mit beidseitigen Zweirichtungsradwegen fahren im Mittel rund 30 % aller Radfahrer in linker Richtung (Spanne etwa 20 – 40 %)
- Auch bei Benutzungsrecht treten entsprechend hohe Anteile auf.
- **Bei Zweirichtungsradverkehr auf beidseitigen Anlagen etwa doppelt so hoher Anteil in linker Richtung wie bei Einrichtungsradverkehr.**



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Verhalten an Einmündungen und Zufahrten

Verhalten einbiegender Kfz-Fahrer bei Zweirichtungsradwegen

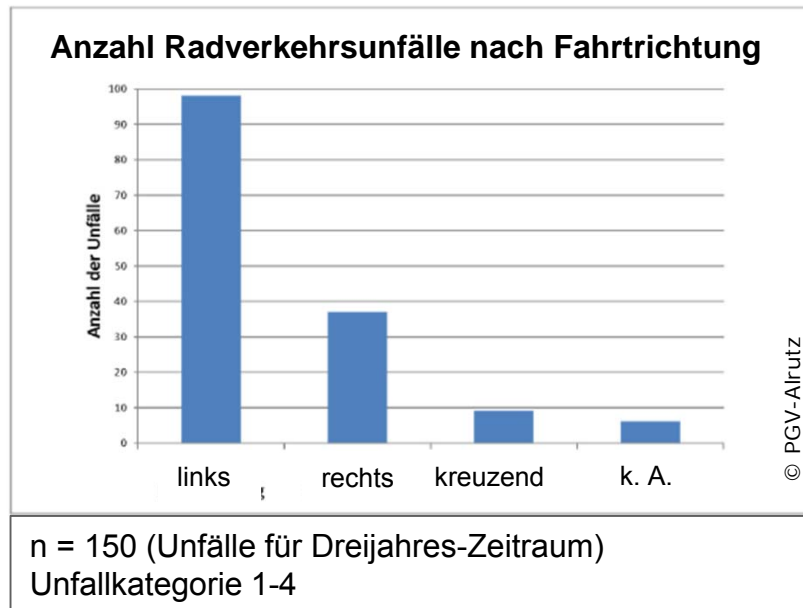
- Über die Hälfte der Kfz-Fahrer ohne Anhalten oder Abbremsen vor der Radverkehrsfurt. Auch bei eingeschränkter Sicht.
- Häufige Behinderungen (Blockade der Furt) und kritische Situationen, insbesondere bei nicht ausreichenden Sichtverhältnissen.
- Bei baulichen Maßnahmen bzw. zusätzlicher Markierung (z.B. Roteinfärbung) besteht eine höhere Bereitschaft zum Abbremsen bzw. Halten vor der Furt.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Unfallgeschehen auf Zweirichtungsradwegen

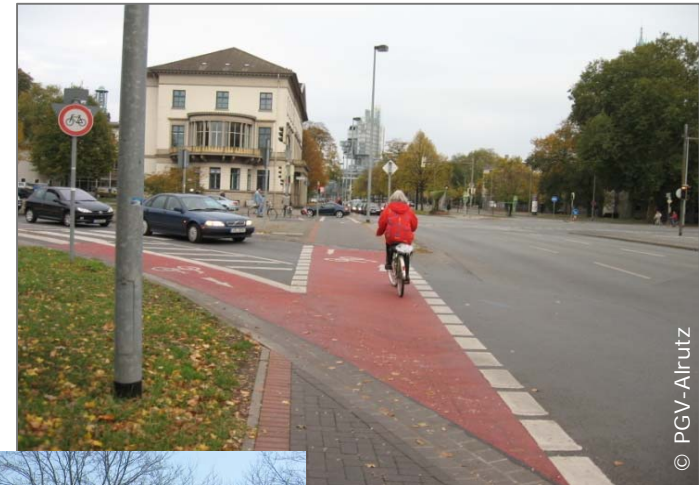
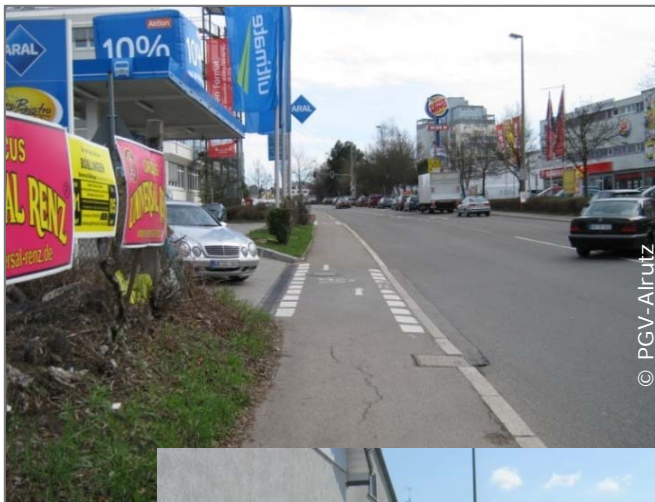
- Auf Zweirichtungsradwegen fast zwei Drittel aller Unfälle mit links fahrendem Radverkehr.
- Unfallorte sind ganz überwiegend Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen und Grundstückszufahrten.
- Unfallgegner sind überwiegend wartepflichtige Kfz, die nach rechts in die bevorrechtigte Straße einbiegen wollen.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Typische Gefährdungsmerkmale

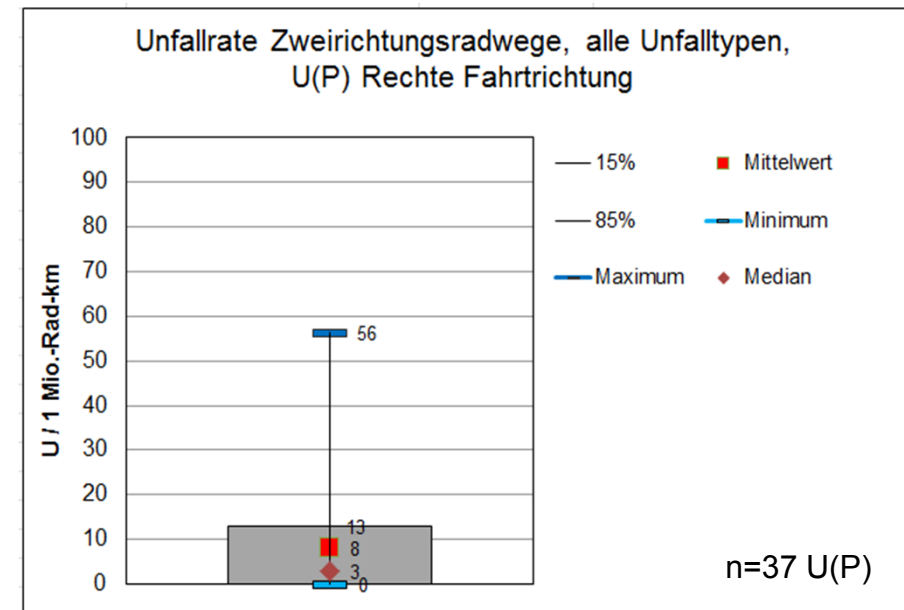
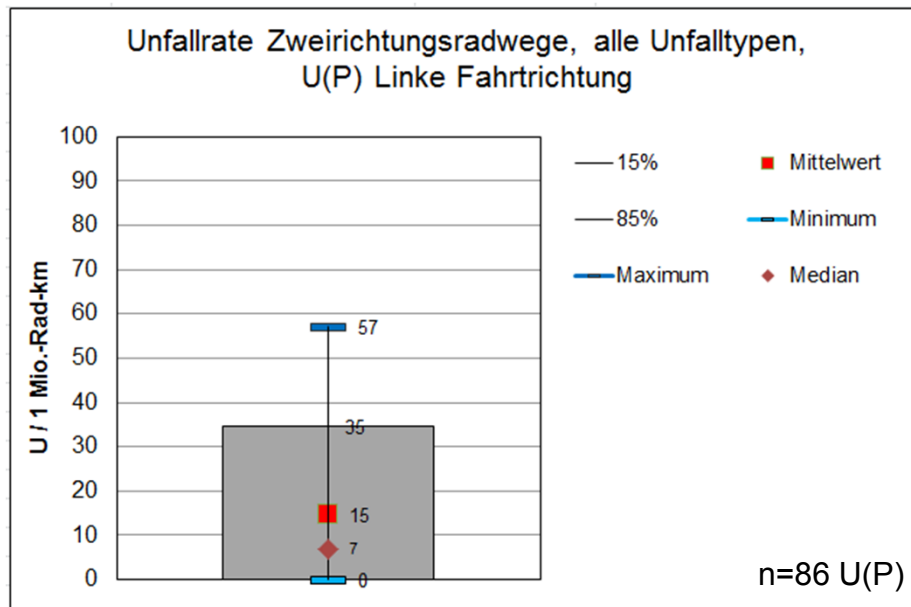
- **Schlechte Sicht nach rechts** für einbiegenden Kfz-Verkehr
- Unzureichende Markierung
- Zügige Einbiegemöglichkeit nach rechts.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Unfallrisiko auf Zweirichtungsradwegen

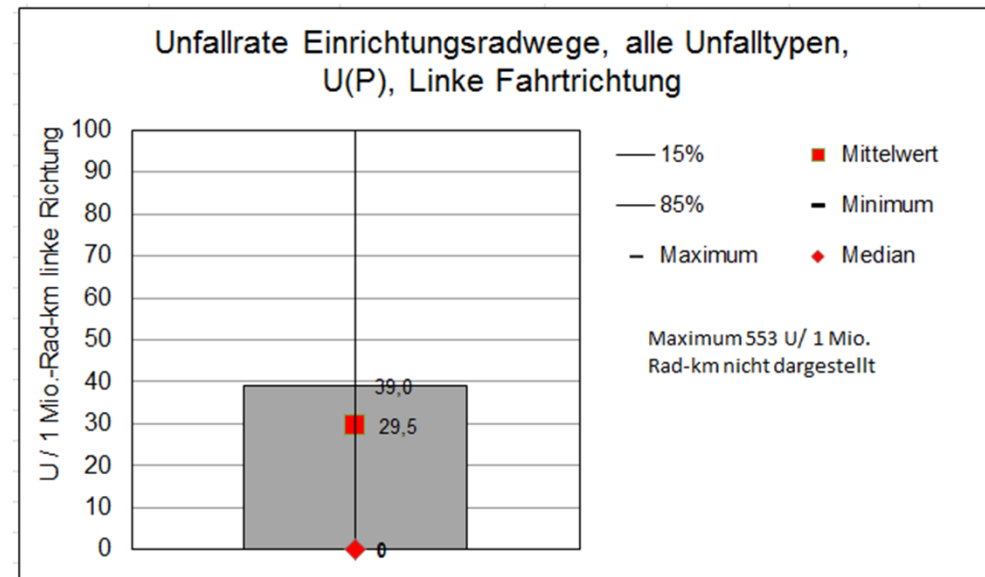
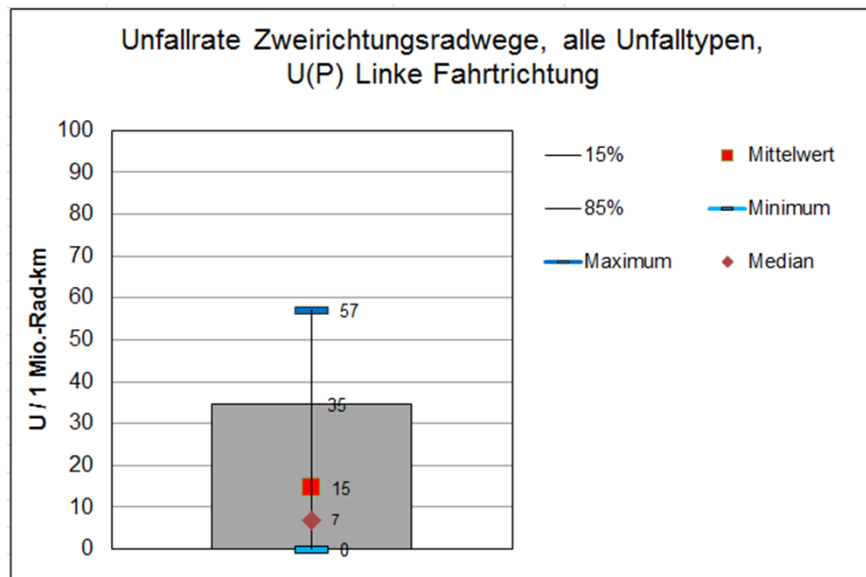
- Mittlere Unfallrate der Linksfahrenden auf Zweirichtungsradwegen etwa doppelt so hoch wie die der Rechtsfahrenden auf den gleichen Radwegen.
- 85 % - Wert fast dreimal so hoch.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Unfallrisiko im Vergleich

- Mittlere Unfallrate der Linksfahrenden auf Einrichtungsrادwegen etwa doppelt so hoch wie die der Linksfahrenden auf Zweirichtungsrادwegen.
- **Durch Sicherungsmaßnahmen kann das Unfallrisiko der Linksfahrenden spürbar gesenkt werden, es bleibt aber immer noch deutlich höher als das der rechtsfahrenden Radfahrenden.**



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Sicherung von Zweirichtungsradwegen

- Ausschließlich Beschilderung nach StVO häufig nicht ausreichend.
- Roteinfärbungen mit deutlich erkennbaren Piktogrammen und Richtungspfeilen erhöhen tendenziell die Sicherheit.
- Radwegüberfahrten mit fahrdynamisch wirksamen Anrampungen senken das Risiko für Radfahrer an untergeordneten Zufahrten spürbar (Reduzierung von Zahl und Schwere der Unfälle).
Die Sicherheitserhöhung wirkt sowohl für rechts- wie links fahrenden Radverkehr.



Folgerungen

- **Es gibt für das Linksfahren auch bei einer Zulassung von Zweirichtungsradverkehr offensichtlich eine Art „erhöhtes Grundrisiko“, durch das es auch bei intensiven Sicherungsmaßnahmen immer noch zu einem erhöhten Risiko kommt.**
- Beibehalten eines restriktiven Umganges mit der Zulassung linken Radverkehrs (innerorts nur in Ausnahmefällen).
- Grundsätzlich sind die Anforderungen an eine ausreichende Sicht zu prüfen (auch nachträglich im Bestand).
- Die Anzahl der Einmündungen/GRZ ist nicht entscheidend. Einzelnen kritischen Zufahrten ist dagegen eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

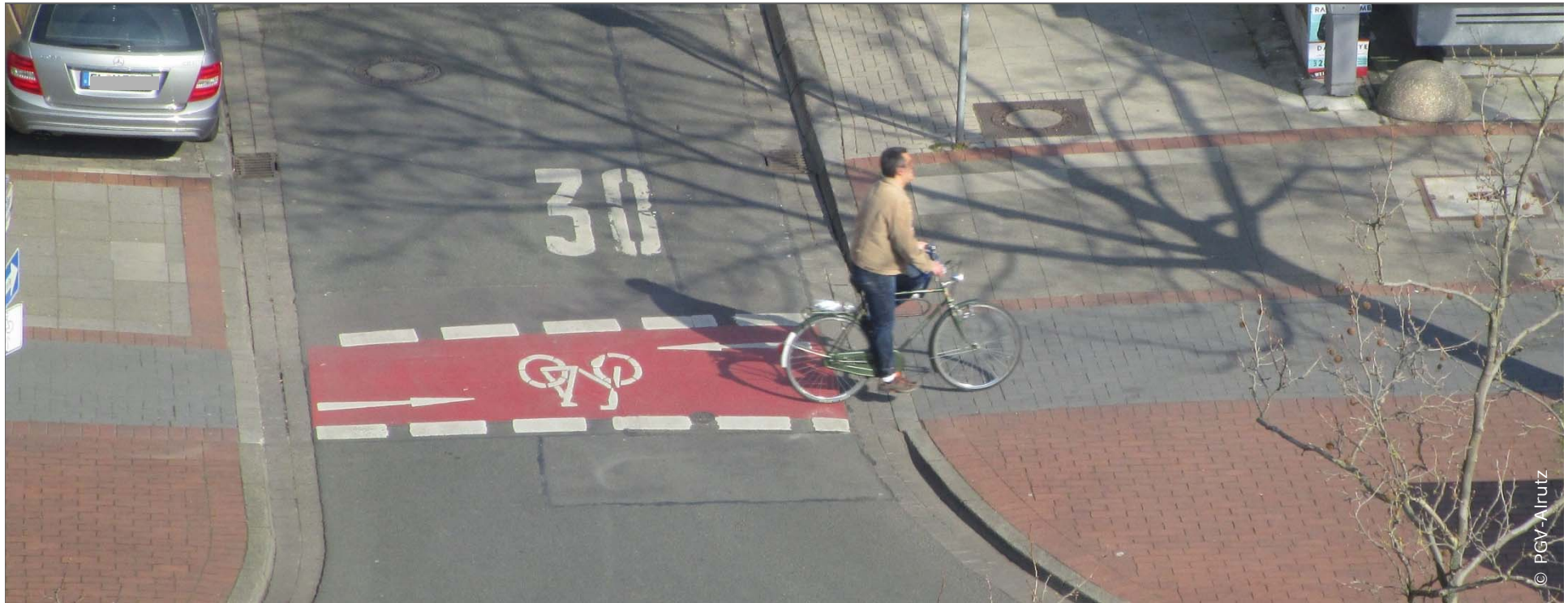
Folgerungen

- Über die Grundausstattung (nach VwV-StVO) hinaus sind weitergehende Maßnahmen zu empfehlen (zumindest Piktogramm und Richtungspfeile nach RMS, besser zusätzlich Roteinfärbung).
- Im Zuge von innerörtlichen Zweirichtungsradwegen sollten Radwegüberfahrten mit fahrdynamisch wirksamen Rampen an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten eine Regellösung sein.
- Intensivierte Aufklärung der Radfahrenden über die Gefahren des Linksfahrens (insbesondere an Schulen).
- Sensibilisierung der Autofahrenden (Fahrschule, Presse).
- Öffentlichkeitswirksame Schwerpunktaktionen in Verbindung mit gezielter Überwachung durch die Polizei.



Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung

Vielen Dank für Ihr Interesse!



Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220 601 80
Email: info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de