

Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr

BAST-Bericht V 83

D. Alrutz, D. Gündel, J. Stellmacher-Hein, M. Lerner, W. Mätting, H. Meyhöfer,
Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover
W. Angenendt, W. Draeger, G. Falkenberg, D. Klöckner, A. Abu-Salah, A. Blase, J. Rühle, M.
Wilken, Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (BiS), Bonn
120 Seiten
Erscheinungsjahr: 2001
Preis: 5,00 €

[Bestellung eines gedruckten Exemplars beim Carl Schünemann Verlag GmbH](#)

Einbahnstraßen dienen innerorts vorrangig der Lenkung und Regelung des Kfz-Verkehrs. Für den Radverkehr unterbrechen sie dagegen vielfach direkte Radverkehrsverbindungen und erschweren die Benutzung verkehrsarmer Erschließungsstraßen. Deswegen wurden schon in der Vergangenheit in vielen Städten Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet. Diese Entwicklungen und vorliegende meist positive Erfahrungen führten zu der am 01.09.1997 in Kraft getretenen StVO-Regelung, dass das Rad fahren in Gegenrichtung von Einbahnstraßen - zunächst versuchsweise befristet bis zum 31.12.2000 - unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden kann. Ziel der Untersuchung war es, die Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit zugelassenem gegengerichtetem Radverkehr vertiefend zu analysieren und im Vergleich mit nicht geöffneten Einbahnstraßen zu bewerten.

Das Erhebungsprogramm umfasste eine Literaturlauswertung, eine Städteumfrage zur derzeitigen Praxis und Anwendung der Regelung, eine flächenhafte Analyse aller Einbahnstraßenunfälle mit Beteiligung von Radfahrern des Jahres 1999 in zahlreichen Bundesländern, eine vertiefende 3- bis 4-jährige Unfallanalysen in 15 ausgewählten Städten sowie Zählungen und Verhaltensbeobachtungen in ausgewählten Straßen dieser Städte.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Problematik bezüglich der Verkehrssicherheit des Radverkehrs in Einbahnstraßen insgesamt nur gering ist. Eine Öffnung der Einbahnstraßen lässt weder in Bezug auf die Zahl der Unfälle noch die Unfallschwere negative Auswirkungen erkennen. Tendenziell lassen die Ergebnisse unter Heranziehung anderer Untersuchungen sogar einen Sicherheitsgewinn erwarten.

Da durch die Öffnung von Einbahnstraßen in Erschließungsstraßen die Attraktivität des Radverkehrs verbessert werden kann, ohne dass damit negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verbunden sind, stehen einer breiten Anwendung der Regelung in den Kommunen keine Bedenken entgegen. Mögliche Problempunkte z.B. Knotenpunkte, die durch Verbesserungsmaßnahmen gegebenenfalls zu entschärfen sind, lassen allerdings eine Einzelfallprüfung nach wie vor als geboten erscheinen.

Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollte weiterhin Voraussetzung für eine Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr sein. Schmale Fahrgassen sind kein Ausschlusskriterium, sofern Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Der Originalbericht enthält als Anlagen den Fragebogen für die Städteumfrage sowie einen gesonderten Anhangband, der im Wesentlichen eine Darstellung der Einzelergebnisse für unterschiedliche Kollektive der flächenhaften Unfallanalyse sowie die Unfalldaten der vertiefenden Erhebungen in ausgewählten Städten beinhaltet. Auf die Wiedergabe der Anlagen und des Anhangbandes wurde in der vorliegenden Veröffentlichung verzichtet. Sie liegen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen vor und sind dort einsehbar. Verweise auf die Anlagen und den Anhang im Berichtstext wurden beibehalten.