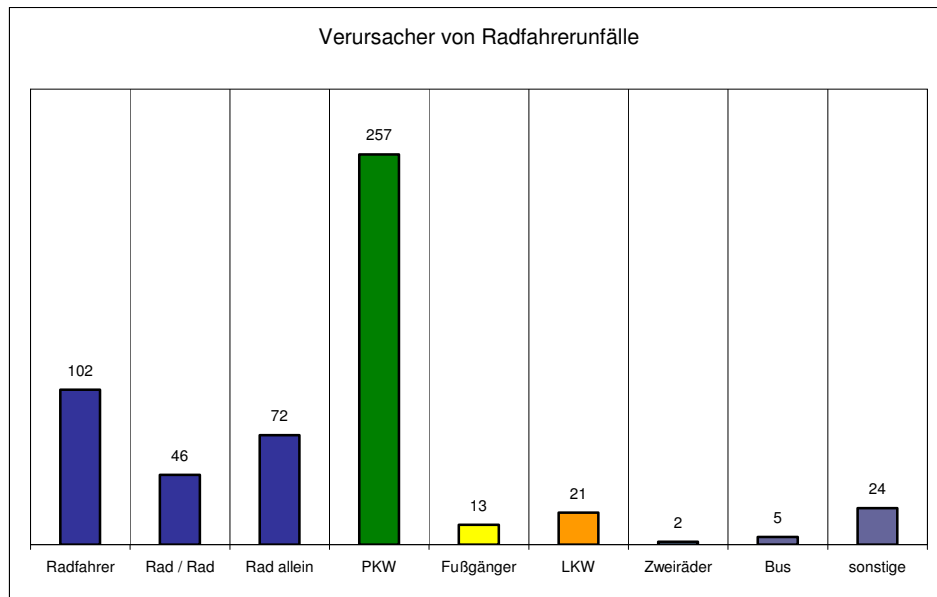


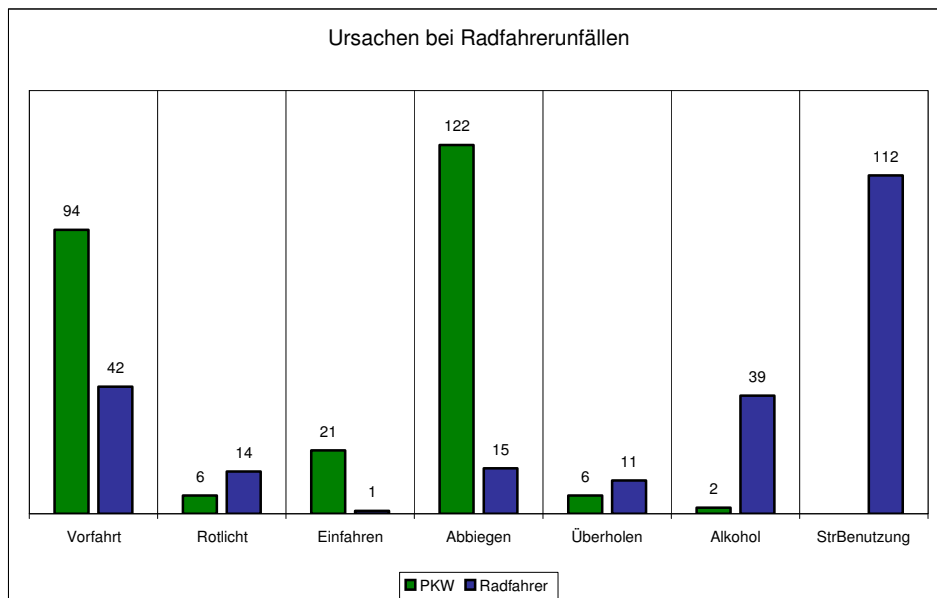
7.2 Verursacher und Ursachen von Radfahrerunfällen

Nachstehende Grafik zeigt die Verursacher von Verkehrsunfällen unter Radfahrerbeteiligung.

In Lübeck wurden 2012 insgesamt 542 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung registriert, in 72 Fällen waren Radfahrer allein beteiligt (Radfahrer gestürzt, ohne weitere Beteiligung anderer Verkehrsbeteiligung).



Hauptunfallursachen für Radfahrerunfälle waren auch 2012 wieder fehlerhaftes Abbiegen bzw. Einfahren vom Grundstück und die Nichtbeachtung der Vorfahrt.



Checkliste „Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer“

Die Öffnung von Einbahnstraßen mit für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt nur in Betracht, wenn

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt
- Ausreichende Begegnungsbreite vorliegt, d.h. mehr als 3,20 Meter (ÖPNV oder LKW 3,50m), in Ausnahmefällen 3,05m
- Übersichtliche Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen/ Einmündungen
- für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum (Schutzstreifen) angelegt wird
- wenn Fahrbeziehungen bestehen

An allen VZ 220 (Einbahnstraße) ist das Zusatzzeichen 1000-32 und an allen VZ 267 (Verbot der Einfahrt) Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) anzubringen.

Anlage 5 zur Niederschrift Nr. 2 über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung & Polizeibeirat am 17.09.2013.

Freigabe von Einbahnstraßen für Gegenrichtungsradverkehr

Chronologie Lübeck

1989	Modellversuch „Fahrradstraße östl. Altstadt Freigabe Glockengießerstr. mit Gegenrichtungs-Radweg
1994	Flächendeckende Bestandsaufnahme der Einbahnstraßen in Lübeck (Gesamtlänge: ca. 47 km)
10.11.1994	Bericht an die Lübecker Bürgerschaft, Kenntnisnahme
1995	Öffnung von 3,2 km Einbahnstraßen gem. BÜ-Bericht
ab 1997	Freigabe einzelner (zentraler) Einbahnstraßen nach straßenräumlichen Umgestaltungen und/oder verkehrsberuhigenden Maßnahmen: Vorderreihe und Kurgartenstr. Hüxstr. und Fleischhauerstr. Schüsselbuden/Fünfhausen (mit Radfahrstreifen am Anfang und Ende) Meierstr. (Zulassung Radgegenverkehr auf Gehweg mittels Zusatzzeichen)
18.01.2010	Prüfauftrag des Bauausschusses zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen in der Lübecker Altstadt Bericht zum Thema im Ausschuss f. Sicherheit und Ordnung und Polizeibeirat
Mai 2011	Freigabe von weiteren 4,5 km Einbahnstraßen in der Lübecker Altstadt
Mai 2011	Erweiterung des Prüfauftrages durch Beschluss auf die Stadtteile: St. Lorenz-Süd, St.-Lorenz-Nord sowie das Quartier Huxtertor
19.03.2012	Bauausschuss lehnt die Öffnung der Königstr. für Gegenrichtungsradverkehr mehrheitlich ab.
April 2012	Freigabe von ca. 3 km Einbahnstraßen im Stadtteil St. Lorenz-Süd
Dez. 2012	Freigabe von ca. 2,8 km Einbahnstraßen im Stadtteil St. Lorenz-Nord
13.08.2013	Ortstermin für „Nachträge“ in St. Lorenz-Nord
Okt. 2013	geplante Prüfung der Einbahnstraßen im Stadtteil St. Jürgen
Ende 2014	voraussichtl. Abschluss der quartiersbezogenen Prüfungen in HL

Aufgestellt:

Hans-Walter Fechtel 17.09.2013

Fahrradfreundliches Lübeck

Kurzbericht „Radverkehrssicherheit und unangepasste Geschwindigkeitswahl“

1. Überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten als Ursache von Radverkehrsunfällen

Die überwiegende Zahl der Radverkehrsunfälle in Lübeck ereignet sich an Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen. Es handelt sich dabei ganz überwiegend um Vorfahrtverletzungen von ein- oder abbiegenden Kfz gegenüber geradeausfahrenden RadlerInnen an Einmündungen und Grundstückzufahrten (s. Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck vom 14.02.2013, Abb. 8, S. 20).

Bei vielen Radunfällen fahren die Kfz nach einem verkehrsbedingten Halt mit mäßiger Geschwindigkeit an, übersehen dabei die (oft linksfahrenden) bevorrechtigten RadfahrerInnen und kollidieren mit diesen beim Queren des Radweges. Wegen der geringen Kfz-Geschwindigkeiten der Kfz verlaufen diese Unfälle i. A. auch eher „glimpflich“ (mit meist nur leichten Verletzungen der RadfahrerInnen).

Als räumliche Schwerpunkte treten daneben die Kreisverkehrsplätze sowie einige große signalisierte Knotenpunkte hervor. Hier spielen die Geschwindigkeiten der Kfz zwar eine etwas größere Rolle im Unfallgeschehen, sie Geschwindigkeiten bewegen sich aber i. A. im gesetzlich zugelassenen Rahmen. Nicht selten begünstigen auch nichtangepasste Geschwindigkeiten der RadlerInnen die Kollisionen.

2. Geschwindigkeitsbeschränkungen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

In Lübeck sind insgesamt ca. 310 km Fahrbahnen in Erschließungsstraßen als Tempo 30-Zonen ausgeschildert. An Schulen, Alteneinrichtungen und Kindertagesstätten bestehen darüber hinaus zahlreiche weitere örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h. Auf die Geschwindigkeitsbeschränkungen wird i. A. auch mittels Fahrbahnmarkierungen hingewiesen (Abmarkierung „30“).

Zur Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeiten an Einmündungen sind die Querungsstellen der straßenbegleitenden Radwege i. A. mit Radfurten markiert; in Einzelfällen sind die Radwege dort auch niveaugleich durchgeführt („Radwegüberfahrten“).

Auf linksfahrende RadfahrerInnenverkehr wird mittels Zusatzverkehrszeichen („Achtung Radfahrer aus beiden Richtungen“) hingewiesen. Derzeit läuft ein – aus Mitteln der Possehl-Stiftung gefördertes- Sonderprogramm zur Roteinfärbung von 2-Richtungs-Radfurten.

Auf Querungsstellen von Radfahrern im Streckenverlauf wird standardmäßig mit dem Verkehrszeichen 138 StVO („Achtung, kreuzende Radfahrer“) hingewiesen. Vereinzelt werden diese Verkehrszeichen ergänzend auch auf der Fahrbahn vor der Querungsstelle abmarkiert (z.B. am Gustav-Radbruch-Platz).

3. Geschwindigkeitsmessungen und –anzeigen

Die Hansestadt Lübeck verfügt über insgesamt 7 Geschwindigkeitsanzeigergeräte, die vorwiegend in Tempo 30-Zonen eingesetzt werden und dort die Einhaltung der örtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit „fördern“ sollen. Es handelt sich dabei um 4 Geräte der „Stiftung Jürgen Pegler“ (die jeweils über einen längeren Zeitraum zum Einsatz kommen) und um 3 mobile Geräte, die an wechselnden Standorten für jeweils 3-4 Monate im Einsatz sind.

Eines der Geräte ist seit Ende Juni 2013 an der Rehderbrücke am Rande der Lübecker Altstadt installiert. Die dort ermittelten Messdaten können auch protokolliert und differenzierter ausgewertet werden.

Zusammenfassung

Die – primär aus Lärmschutzgründen installierten – Geschwindigkeitsmess-Säulen an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen in Lübeck lassen keinen wirksamen Beitrag zur Erhöhung der Radfahrsicherheit erwarten, da

- die überwiegende Anzahl der Radunfälle in Lübeck sich an Einmündungen und Grundstückszufahrten auf Radwegen ereignet,
- bei diesen Unfällen überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten nur selten unfallauslösend sind,
- sondern eher Fragen der ausreichenden und rechtzeitigen Sichtbarkeit der VerkehrsteilnehmerInnen untereinander die Sicherheit verbessern helfen (können).

In diesem Sinne sind die dargelegten Gefahrenhinweise sowie bauliche Maßnahmen zur (örtlichen) Dämpfung der Kfz- Geschwindigkeiten zielführender.

Sicherheitserhöhende Effekte für den Radverkehr durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und –überwachungen des Kfz-Verkehrs sind allenfalls auf Strecken mit Fahrbahnführungen des Radverkehrs und an kritischen Kreuzungen/Kreiseln zu erwarten. Auch Geschwindigkeitsanzeigergeräte können zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Schließlich können auch die Radfahrer selbst durch vorausschauendes Fahren, auffällige Kleidung, ausreichende Beleuchtung ihres Rades und eine situationsangepasste Geschwindigkeitwahl Konflikte und Unfälle mit Kfz oder anderen Verkehrsteilnehmern vermeiden.

Hierauf ist im Rahmen der schulischen Radfahrausbildung und im Rahmen von Sicherheitskampagnen ein besonderer Fokus zu legen

Gefertigt:

Hans-Walter Fechtel

17.09.2013