

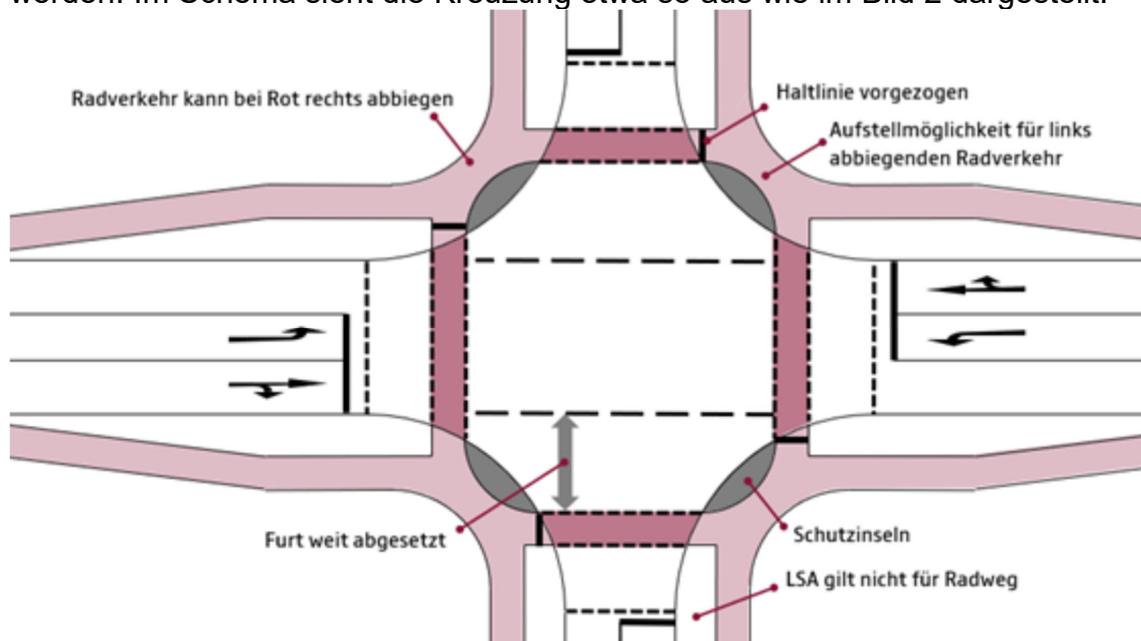
Ausgewählte Auszüge und Verkürzungen durch Stadt Offenburg  
vor dem Hintergrund der Umplanungen der Weingartenstraße und der Moltkestraße

## Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannten „geschützten Kreuzungen“

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Juni 2021

[...] Im Zuge der stetig wachsenden Bedeutung des Radverkehrs für die Mobilität wächst der Druck auf die Verantwortlichen, adäquate Radverkehrsanlagen zu schaffen. Dabei steht neben der Funktionalität die objektive Sicherheit der Anlagen im Vordergrund. Im Sinne einer gezielten Radverkehrsförderung, wie sie viele Kommunen anstreben, kommt aber auch der subjektiven Sicherheit in der Diskussion eine immer größere Rolle zu. Dies betrifft derzeit insbesondere die Forderung nach sogenannten „geschützten Radverkehrsanlagen“ in Form von „Protected Bikelanes“ und „Protected Intersections“. Im Mittelpunkt steht dabei die möglichst weitgehende bauliche und räumliche Trennung des Radverkehrs insbesondere vom Kfz-Verkehr. [...]

Die häufig als „Niederländische Kreuzung“, „geschützte Kreuzung“ oder „Protected Intersection“ bezeichnete Idee unterscheidet sich dabei in einigen Punkten von den in aktuellen deutschen Regelwerken dargestellten Planungsvorgaben. Insbesondere wird der Radverkehr an den Zufahrten um mindestens fünf Meter von der Fahrbahn abgesetzt geführt. Dadurch soll unter anderem ein besserer Sichtkontakt zwischen den Führenden der abbiegenden Kraftfahrzeuge und den Radfahrenden hergestellt werden. Im Schema sieht die Kreuzung etwa so aus wie im Bild 2 dargestellt.



Ein Unterschied zu den meisten herkömmlichen Kreuzungen sind außerdem bauliche Elemente in den Ausrundungsbereichen (sogenannte „Schutzinseln“), die verhindern, dass große Fahrzeuge beim Abbiegen über die Nebenflächen fahren und dort Wartende gefährden. Diese sollen auch die Einhaltung eines möglichst kleinen Abbiegeradius gewährleisten. Die Abbiegeradien sind so klein wie möglich zu halten. Kleinere Radien führen prinzipiell zu geringeren Abbiegegeschwindigkeiten.



## Offene Fragen

Ob die vorgezogenen Aufstellflächen abgesetzter Radwegführungen zu mehr Sicherheit gegenüber abbiegenden Fahrzeugen, vor allem Lkw, führen, ist wissenschaftlich bislang nicht hinreichend belegt. Es fehlen valide Erkenntnisse zur Sicherheitswirkung, zumal diese Variante der Radverkehrsführung an innerörtlichen Kreuzungen in den Niederlanden bislang eher selten umgesetzt wurde. Es sind auch keine Evaluationen dazu aus den Niederlanden bekannt.

Viele schwere Unfälle geschehen auch nicht zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden, die vorher gemeinsam auf das Grünsignal gewartet haben, sondern zwischen bereits abbiegenden Kraftfahrzeugen und später mit teils höheren Geschwindigkeiten nachkommenden Radfahrenden.

Ob ein direkter Sichtkontakt zwischen rechts abbiegenden Lkw und geradeaus fahrendem Radverkehr hergestellt werden kann, ist abhängig vom Absetzmaß der Furt, der Gestaltung des Lkw-Führerhauses und des Winkels, mit dem der Lkw abbiegt. Bei heutigen Standard-Sattelzügen und einem Abbiegeradius von 12 m wird die direkte Sicht erst bei deutlich größeren Absetzmaßen als 5 m ermöglicht. Dann wäre der Radverkehr nach derzeitiger Straßenverkehrs-Ordnung aber nicht mehr gegenüber dem abbiegenden Verkehr per se bevorrechtigt.

Fraglich ist auch, ob die derzeit auf dem Markt befindlichen Lkw-Abbiegeassistenzsysteme Radfahrende zuverlässig erkennen, wenn der Radweg weit abgesetzt geführt wird.

Inwieweit sich das Verhalten der Radfahrenden durch eine abgesetzte Furt dahingehend ändert, dass hier mit mehr Vorsicht und gegebenenfalls unter Verzicht auf den eigenen (bei Lichtsignalanlagen durch das Freigabesignal betonten) Vorrang gequert wird, ist derzeit unbekannt.

Ebenso unbekannt sind die Auswirkungen auf die Konflikte zwischen Radfahrenden untereinander und zwischen Rad- und Fußverkehr.

Ob „geschützte Kreuzungen“ auch aus Sicht des Fußverkehrs überhaupt Vorteile bringen können, oder ob die Nachteile überwiegen, muss im Detail untersucht werden. Neben der Sicherheit spielt dabei auch die Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle. Für die im Ausland oft verwendeten Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) über die Radwege, um von den Gehwegen aus die Warteflächen bevorrechtigt erreichen zu können, fehlt derzeit in Deutschland die Rechtsgrundlage. Es fehlen auch Erkenntnisse darüber, bis zu welchen Verkehrsmengen von Fuß- und Radverkehr das freie Rechtsabbiegen noch verträglich ist.

Ob und welche Vorteile die angepasste Radverkehrsführung an nicht signalisierten Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten hat, ist derzeit ebenfalls offen. Eine ältere Studie aus den Niederlanden zeigt jedoch, dass zumindest angehobene Furten mit einer Absetzung von zwei bis fünf Metern bei nicht signalisierten Kreuzungen ein niedrigeres Unfallrisiko aufweisen.

## **Fazit**

Ohne Zweifel bedarf es weiterer und vielleicht auch neuer Ansätze, um die Sicherheit der Knotenpunkte zu verbessern. Ein Blick in die Regelwerke und wieder zurück auf die Straße zeigt allerdings, dass die gebaute Realität oftmals nicht dem entspricht, was die aktuellen Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise vorgeben.

In weiten Teilen besteht auch kein großer Widerspruch zwischen einer optimalen Kreuzung nach dem Standard des FGSV-Regelwerks und einer „geschützten Kreuzung“. [...]

Zu den offenen Fragen besteht dringender Forschungsbedarf. [...]