

Radverkehr im Sicherheitsaudit

Reinhold Baier

Entstehungsgeschichte und Grundlagen des Sicherheitsaudits

Definition

Bei einem Sicherheitsaudit handelt es sich um eine

- frühzeitige,
- systematische und
- unabhängige

Ermittlung der möglichen Sicherheitsdefizite bei Planung, Entwurf und Bau von Straßen.

Man könnte es auch als „Unfallprophylaxe“ oder „Vorsorgeuntersuchung der Verkehrssicherheit“ bezeichnen.

Das Audit ist keine „Unfallprognose“, es zeigt Defizite in der Planung auf, die mögliche Unfallverläufe nicht verhindern.

Straßenkongress Leipzig 1998

Verkehrssicherheitsaudits / Safety audits

Ein vielversprechendes Instrument zur Förderung der Verkehrssicherheit?

F.C.M. Wegman und I.N.L.G. van Schagen

1. Einleitung

In der niederländischen Verkehrssicherheitspolitik hat die Vision eines „Dauerhaft sicheren Straßenverkehrs“ („Sustainably safe road transport“) einen herausragenden Stellenwert erhalten (Kooijman und andere, 1990, Verkehrsministerium, 1996). Diese Vi-

lung und Fahrzeugmassen bei mittleren bis hohen Geschwindigkeiten – Vorhersagbare Nutzung: Vermeidung von Unsicherheit bei den Verkehrsteilnehmern

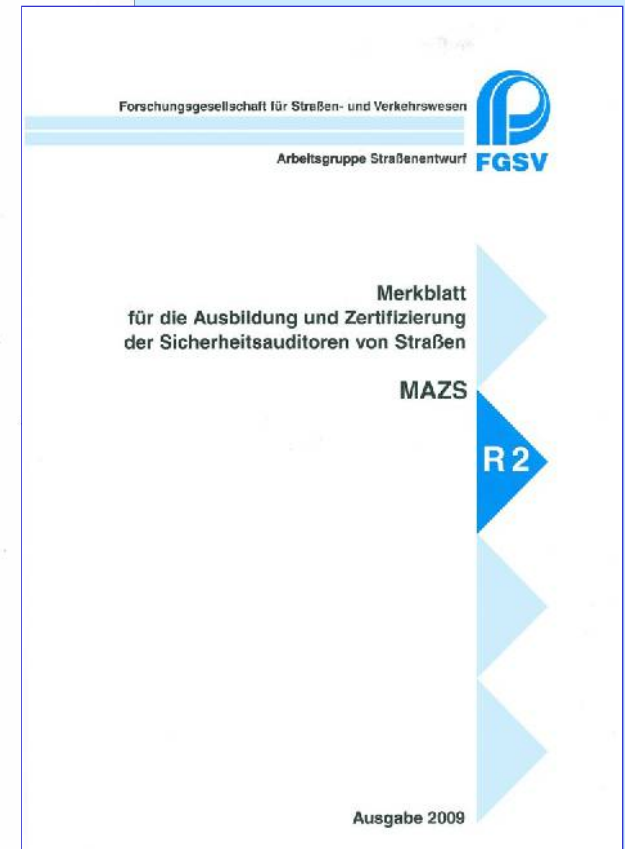
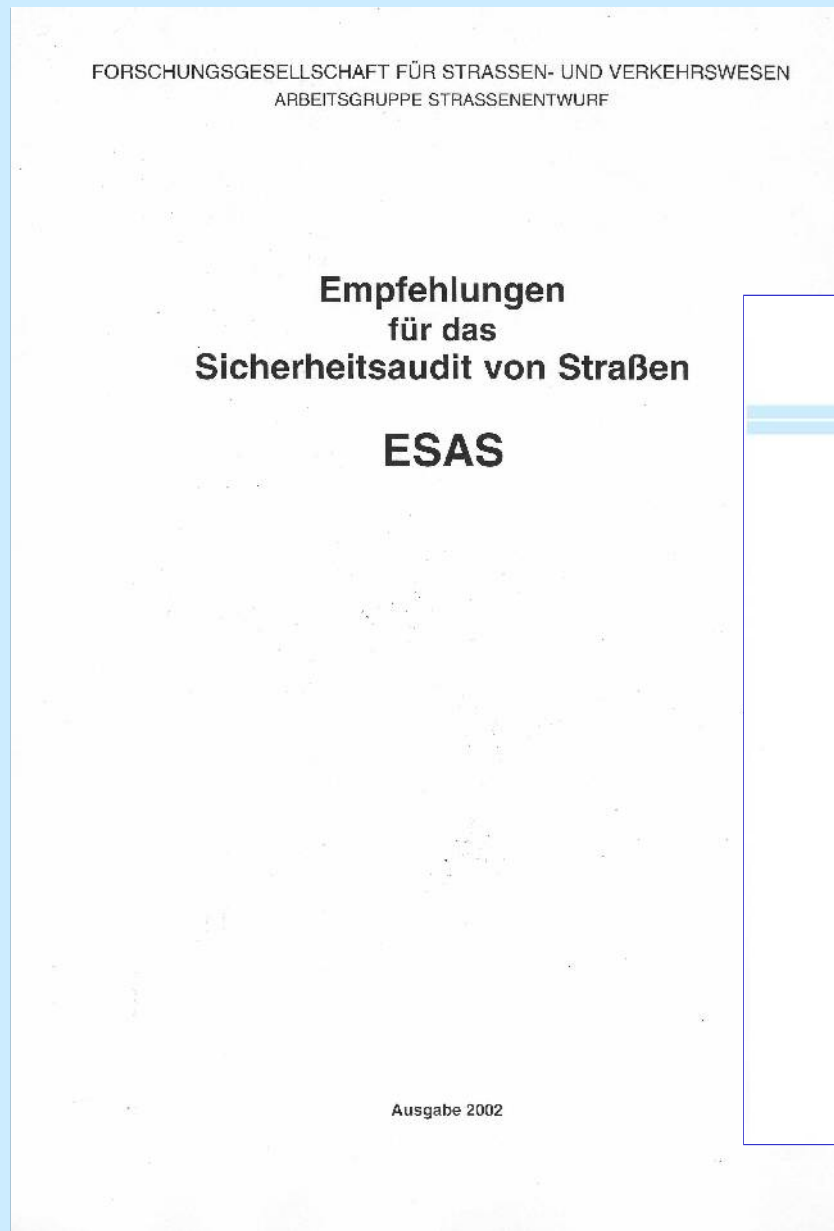
Diese Prinzipien wurden mittlerweile näher ausgearbeitet im „Handbuch Kategorisierung des Straßennetzes auf dauerhaft sicherer Grundlage“ (Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis, CROW, 1997). Einer der Bereiche der praktischen Realisierung der Vision stellt die Formulierung und Durchführung des sogenannten Startprogramms dauerhafte Sicherheit (Start

lisierungsphase der Verkehrsinfrastruktur möglichst perfekt „einzubauen“. Auf diese Weise lassen sich Unfälle verhüten und es sinkt die Wahrscheinlichkeit, daß sich später erst die Gefährlichkeit einer bestimmten Verkehrslage herausstellt. Das Audit ist also als eine präventive Maßnahme zu sehen und fügt sich somit hervorragend in die Vision eines „Dauerhaft sicheren Straßenverkehrs“, bei der die Prävention im Mittelpunkt steht.

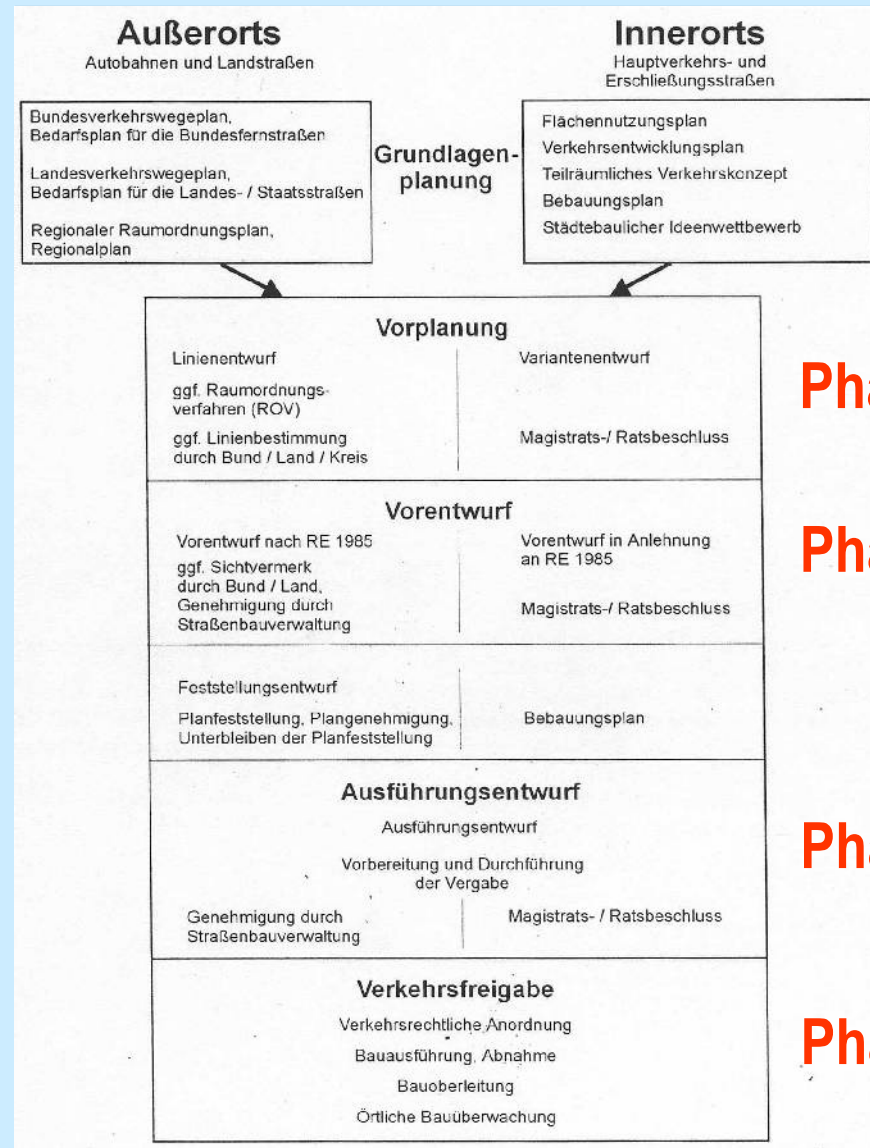
2. ...



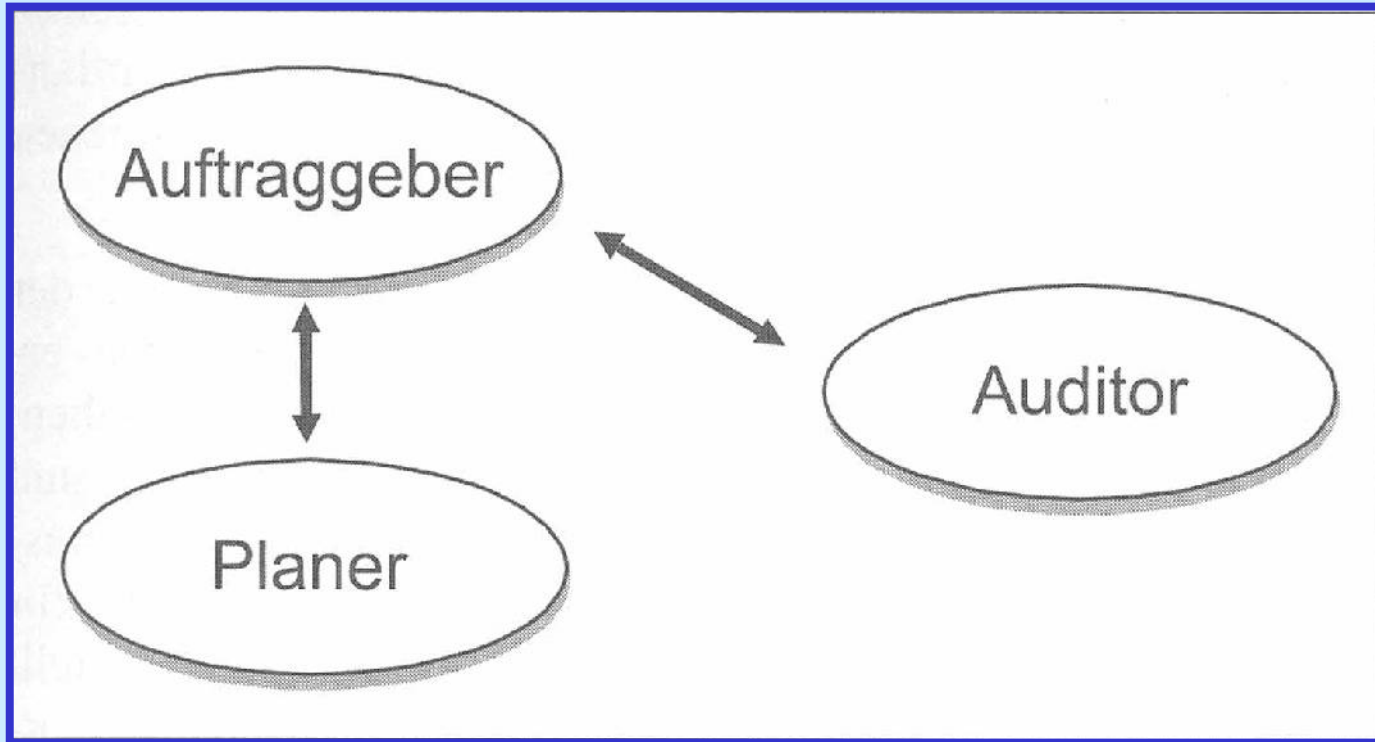
Regelwerk



Auditphasen



Akteure



Grundlagen für das Sicherheitsaudits an Innerortsstraßen:

①

REGELWERKE
FÜR DEN
ENTWURF VON INNERORTSSTRASSEN

②

STRASSENVERKEHRSRECHT

③

LÄNDERSPEZIFISCHE
REGELWERKE

④

NEUERE ERKENNTNISSE
AUS
FORSCHUNG UND MODELLVERSUCHEN

⑤

ENTWURFS- UND SICHERHEITSTECHNISCHE
ERFAHRUNGEN DES AUDITORS

Ganzheitliche Betrachtung beim Entwurf



„Sektorale Lupe“ des Audits



Abwägung aller Belange



Auditdurchführung

Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit



Auditierung der Planunterlagen

- Überprüfung aus *verkehrsmittelspezifischer* Sicht
- Überprüfung nach räumlichen Gesichtspunkten *verkehrsmittelübergreifend*
- Prüfung der Möglichkeiten *mißbräuchlicher* Nutzung



Ortsbesichtigung



Abfassung des schriftlichen Auditberichtes



„Virtuelle Benutzung“ als Audit-Methode:

Radverkehr

- Werde ich als Radfahrer im Zuge der Verkehrsanlage kontinuierlich und mit direkten Fahrbeziehungen geführt oder muss ich mich auf wechselnde Rahmenbedingungen einstellen?
- Bin ich als Radfahrer für Kraftfahrer und Fußgänger gut sichtbar und frühzeitig zu erkennen und auch in meinen Verhaltensweisen (Wahl des Fahrwegs, Ausweichen auf andere Verkehrsflächen etc.) einschätzbar?
- Kann ich als schneller Radfahrer im Zuge nutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen langsame Radfahrer gefahrungsfrei überholen (durchgängig / ausreichend häufige Überholpassagen)?



Schön, wenn alle Planer schon so arbeiten würden!

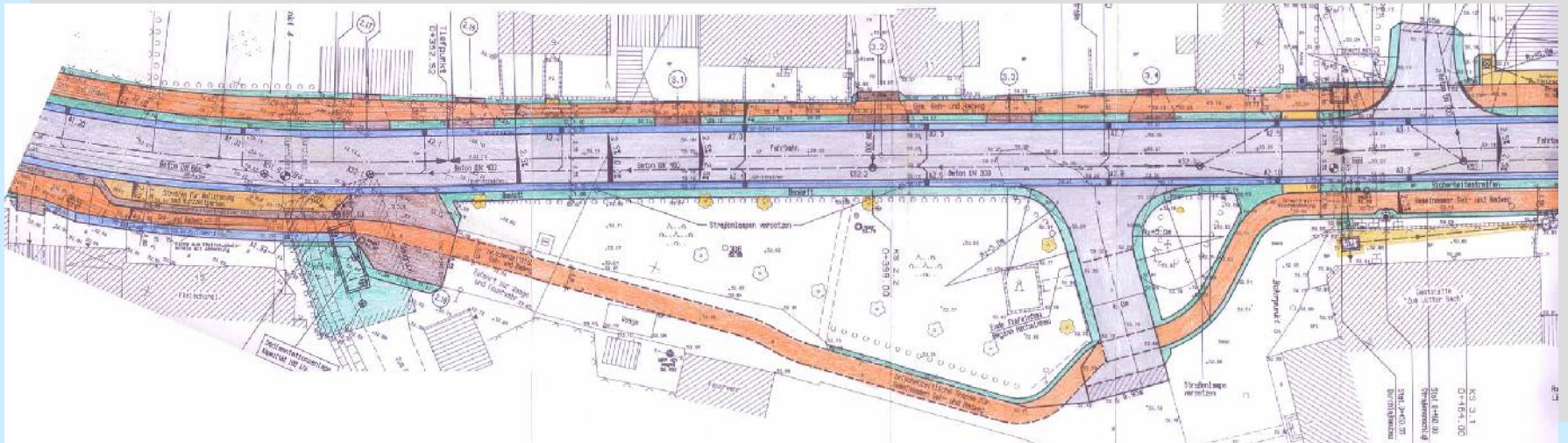
Ausgewählte Beispiele für Sicherheitsdefizite im Radverkehr aus verschiedenen Sicherheitsaudits von Straßen

Die meisten Defizite betreffen Fußgänger und Radfahrer

156 auditierte Projekte

2114 Defizite

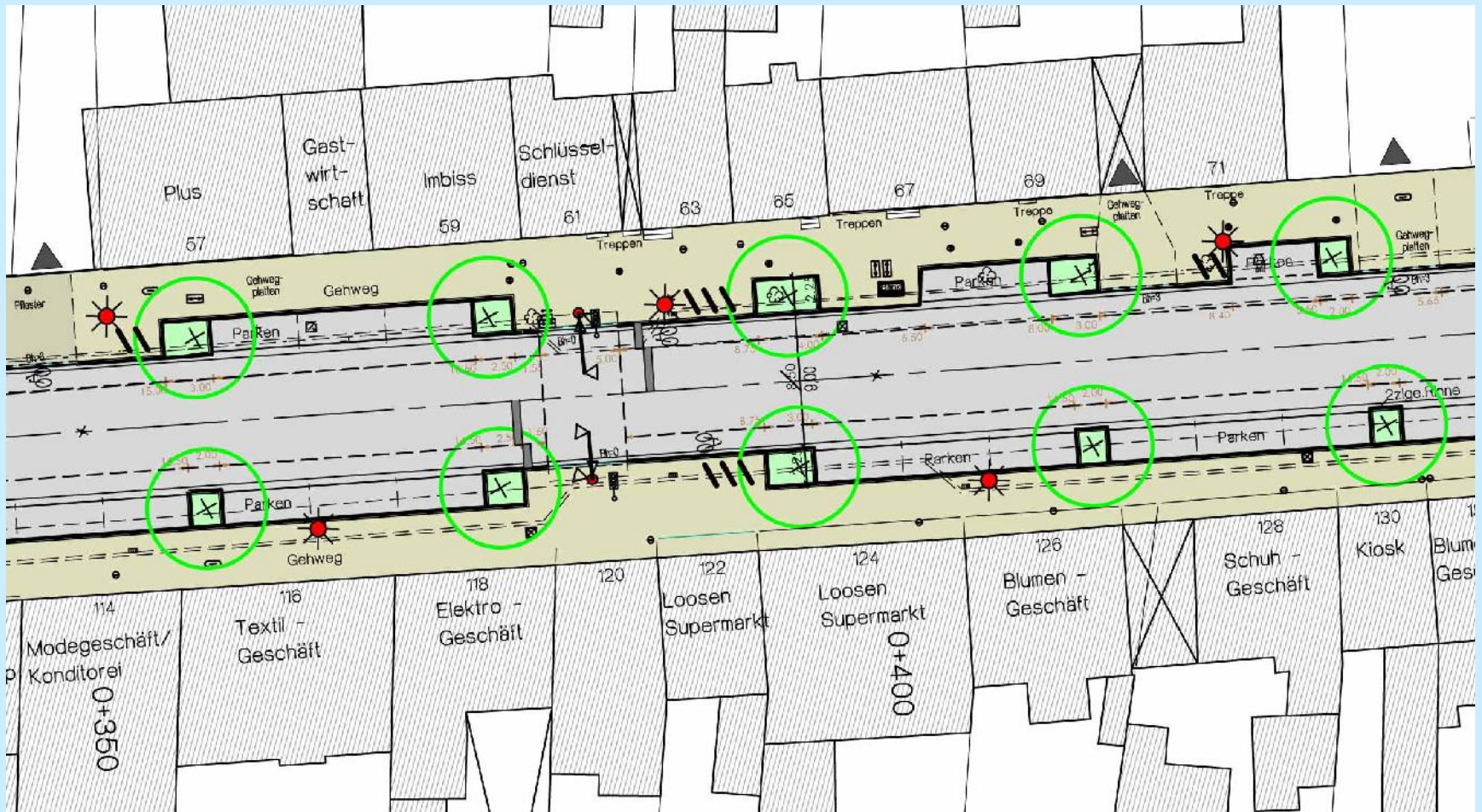
Umwegige Führung



Ungeeignete Radverkehrsführung bei stark belasteten Grundstückszufahrten



Geplant: Kurze begrünte Parkbuchten

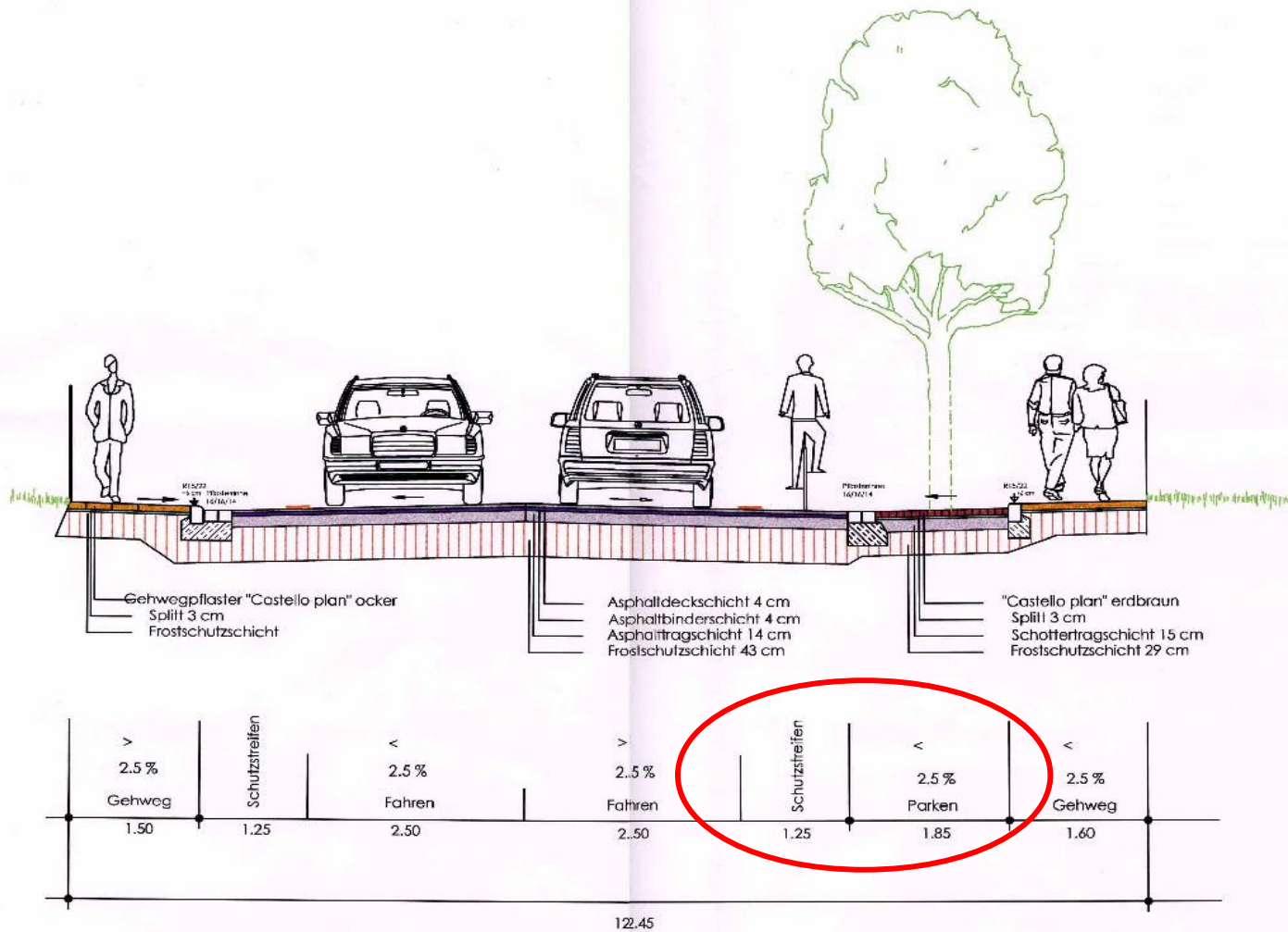


Ergebnis: Nicht benutzbare Schutzstreifen

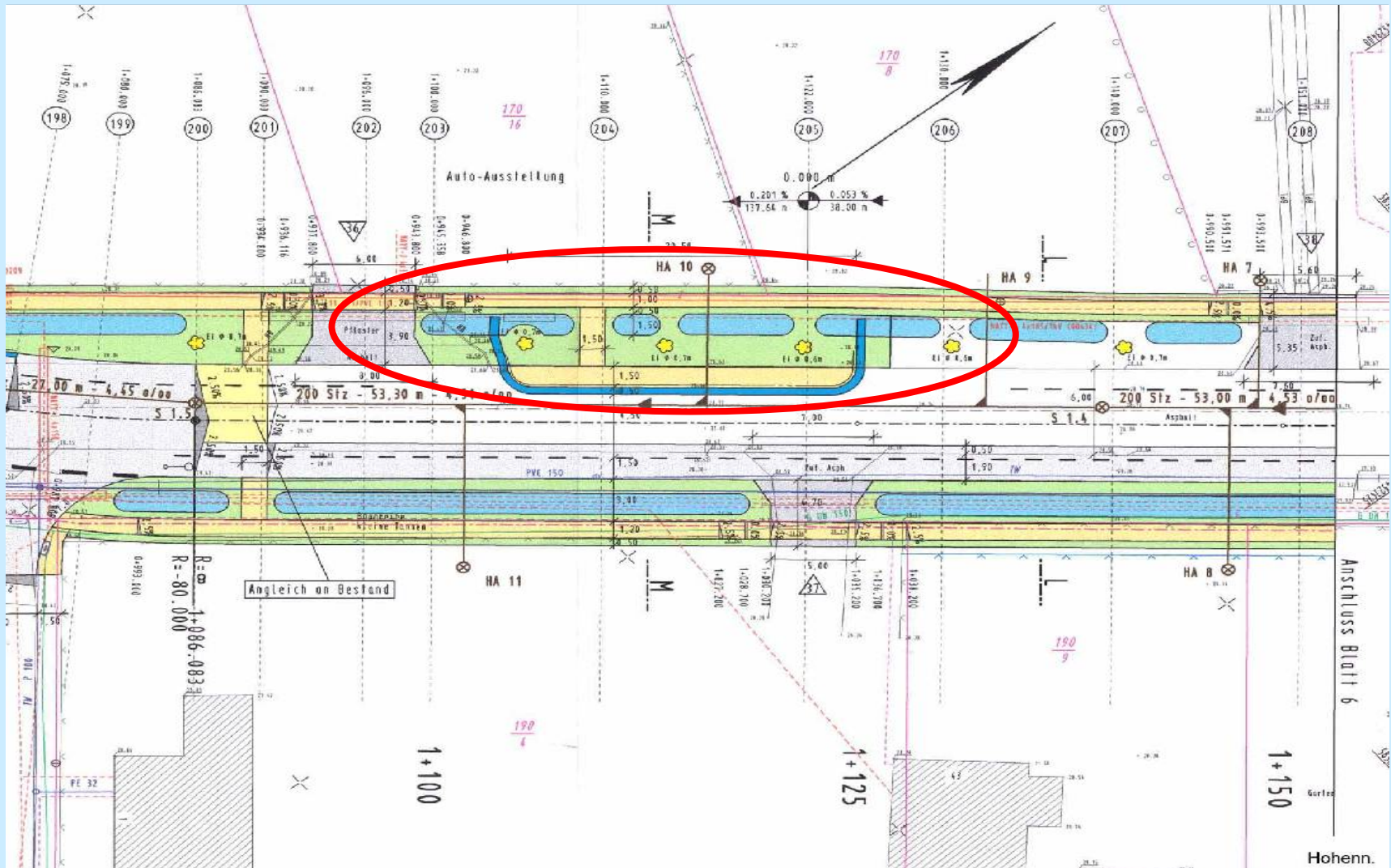


Kombination von Minimalmaßen

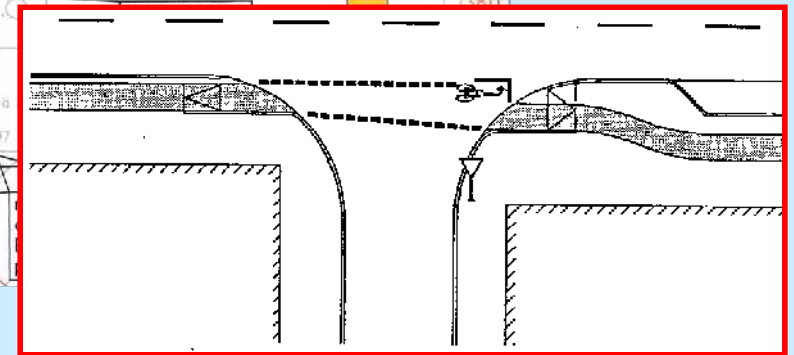
SCHNITT A - A (vor Waldstraße N:13/14)



Schutzstreifen führt auf Buskap

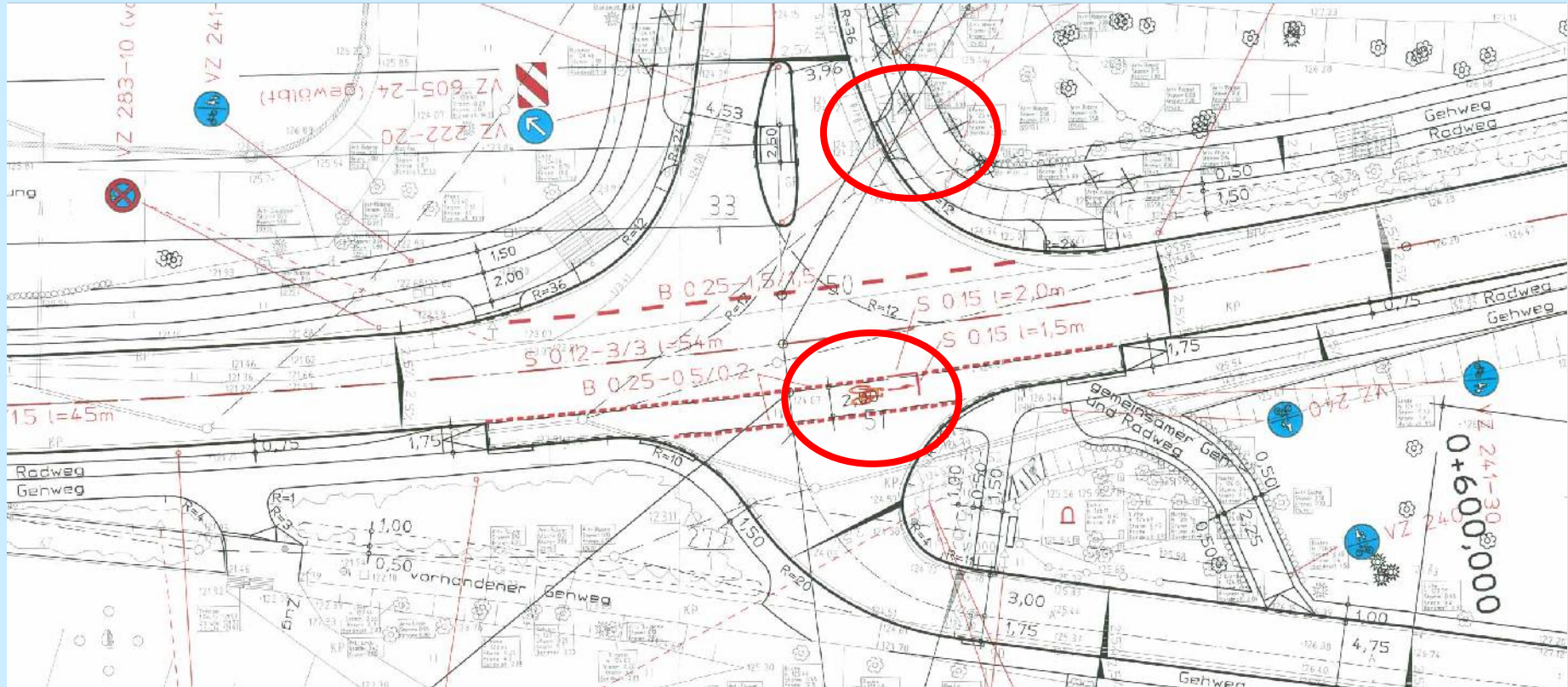


Unsichere Aufstellfläche für Linksabbieger

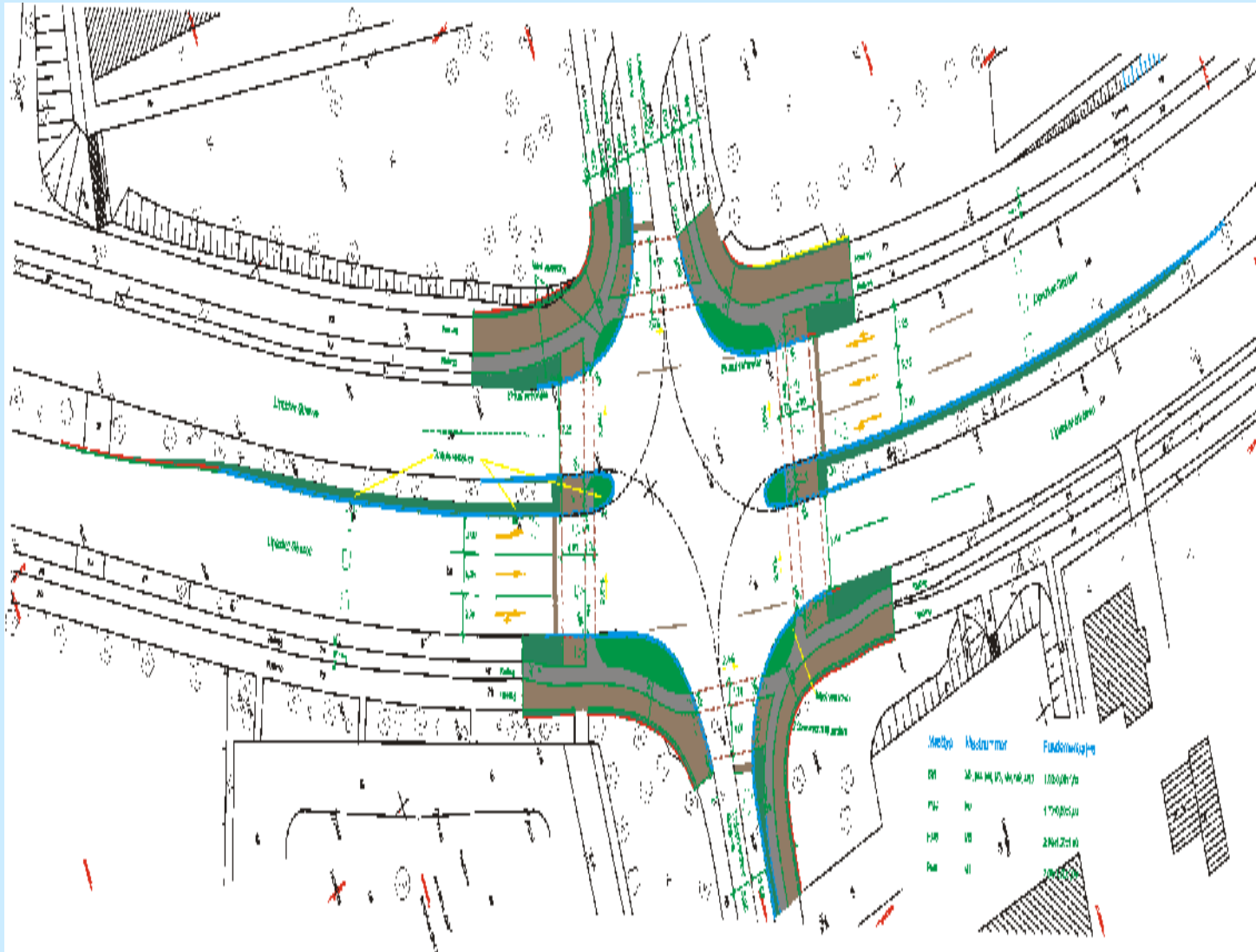


FGSV - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95

Unsichere Aufstellfläche und unklare Führung



Zu geringe Wartefläche



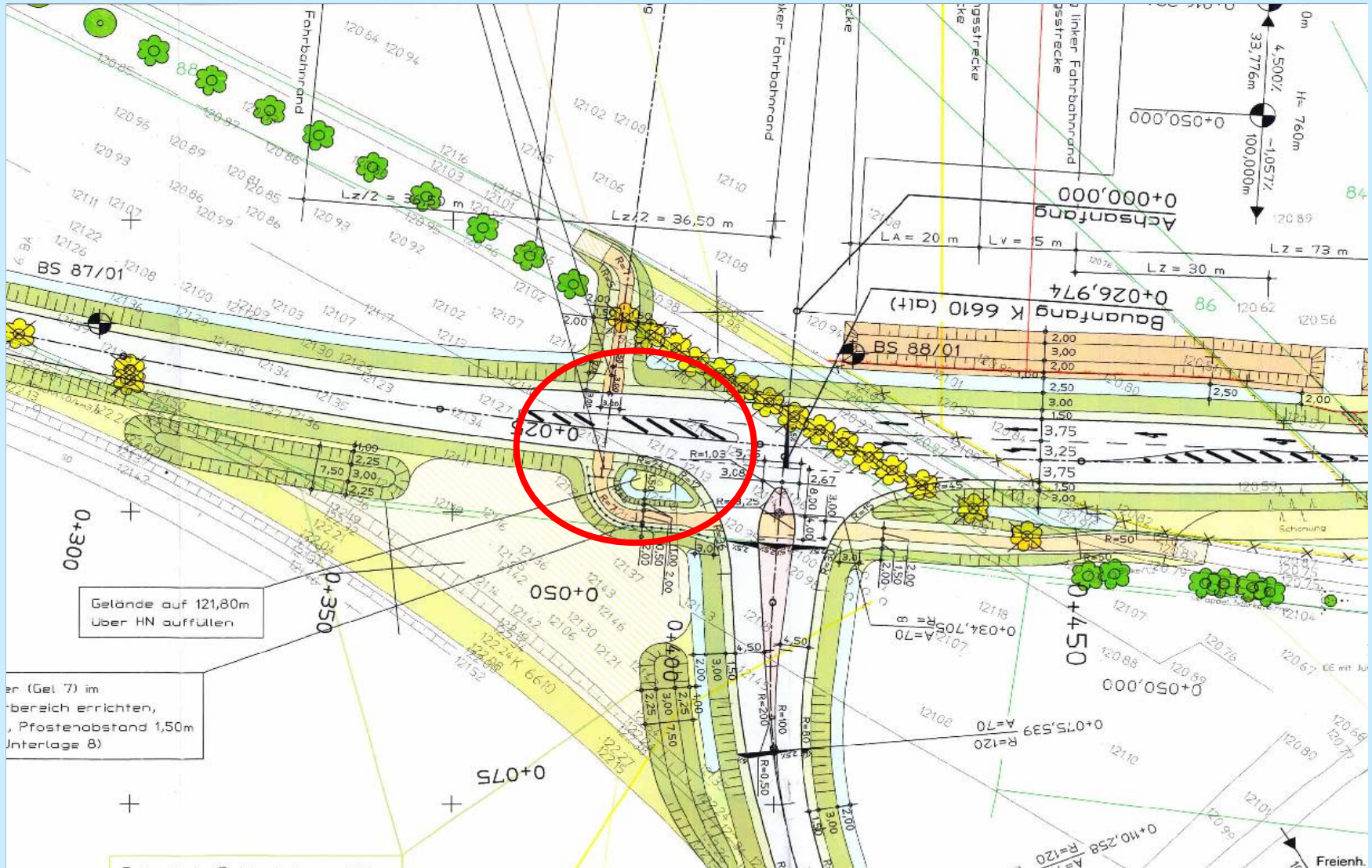
Zu geringe Wartefläche



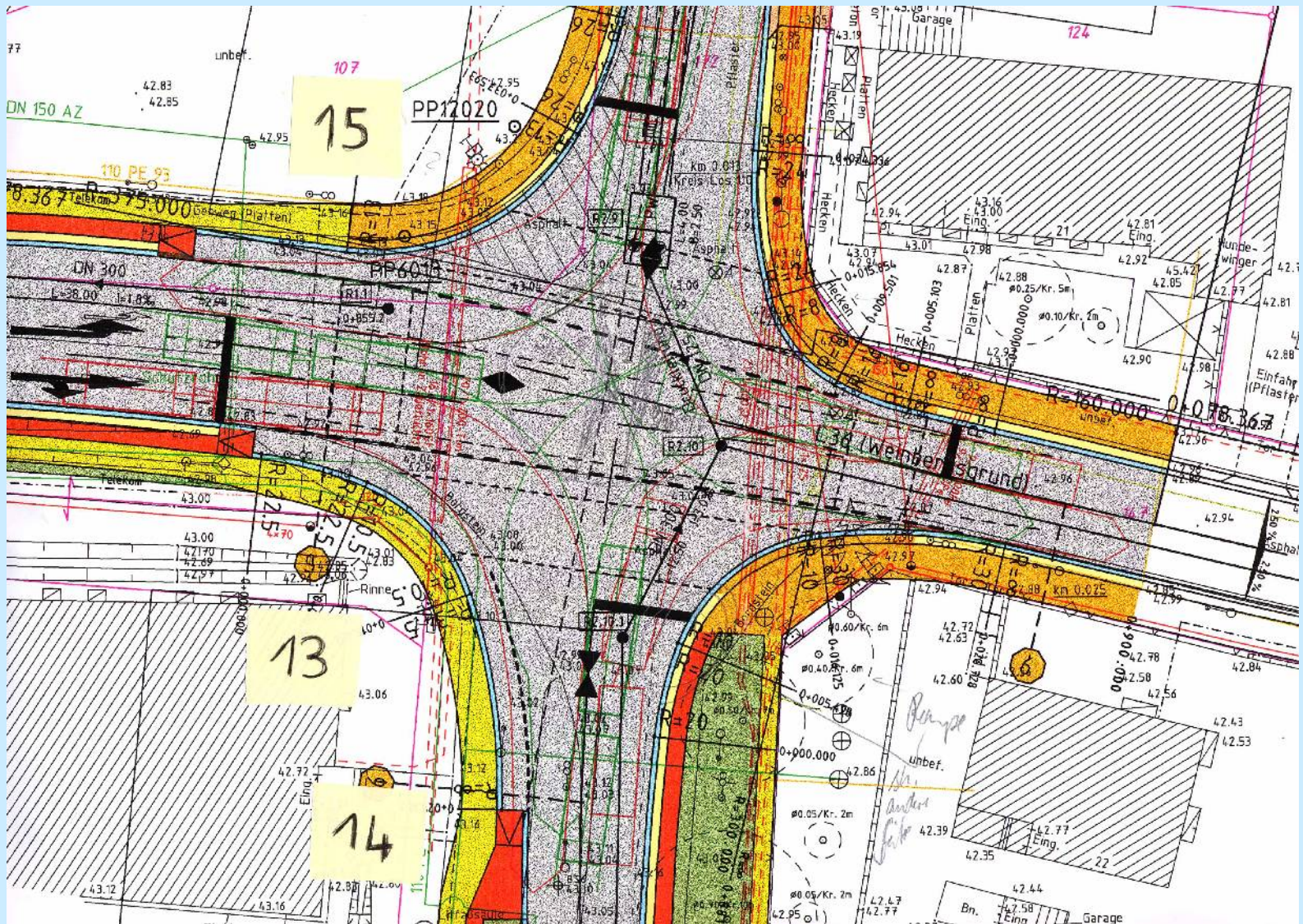
Sicherheit durch Beschilderung ?



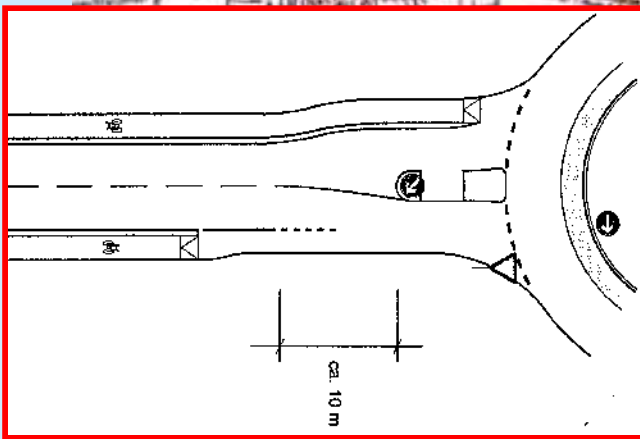
Ungesicherte schmale Wartefläche



Uneinheitliche und unsichere Radverkehrsführung

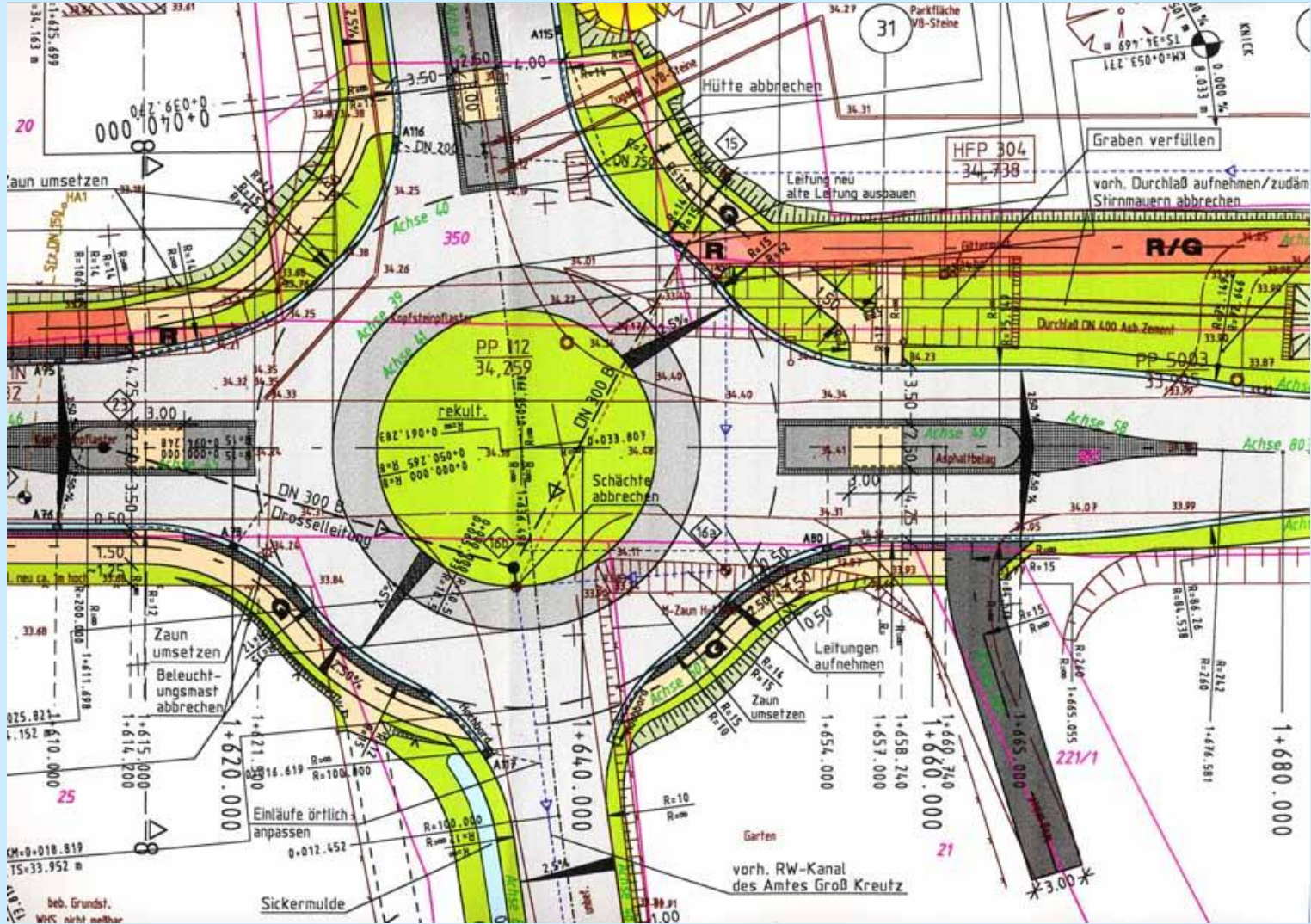


Uneinheitliche und unsichere Radverkehrsführung



Bildquelle:
FGSV - Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen

Unsichere Radverkehrsführung



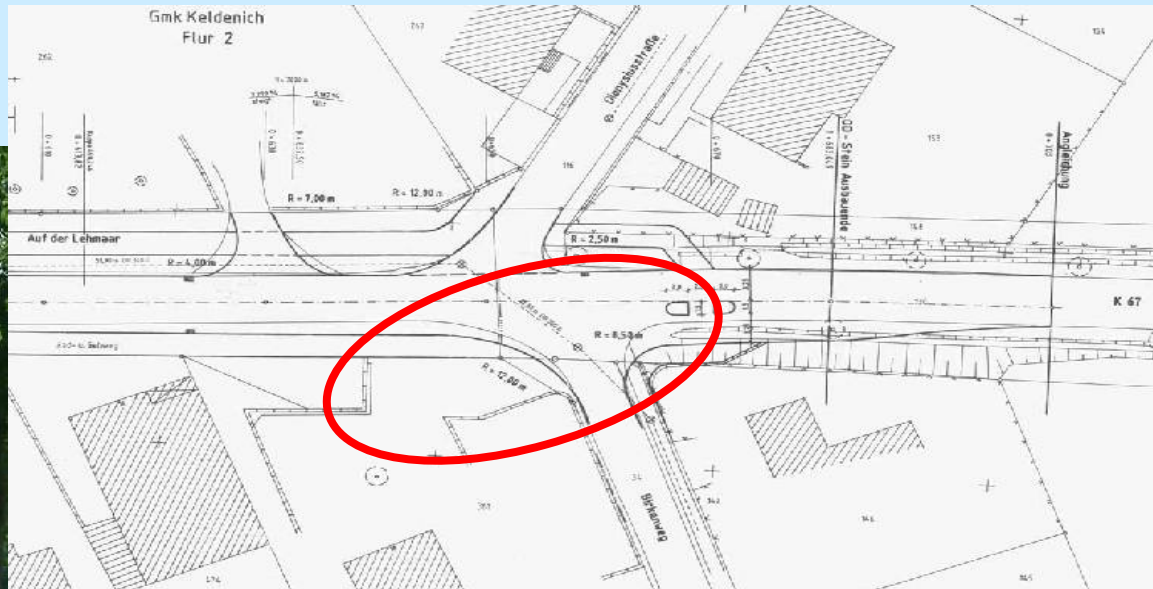
Kaum erkennbare Wartepflicht, zu geringe Aufstelltiefe



Unsicheres Radwegende



Unsicheres Radwegende



Unsicheres Radwegende



Unsicheres Radwegende



Mein Wunsch zum Schluss:

**Möge der Nikolaus die neue ERA
in möglichst viele Planerstiefel stecken**



auch in die von Straßenverkehrsbehörden

und zur Not muss Knecht Ruprecht nachhelfen

Vielen Dank

