

Neue Studie zu Erwartungen und Realität von sicheren Überholvorgängen im Radverkehr

- Subjektives Sicherheitsgefühl unterscheidet sich je nach Straßentyp und zulässiger Höchstgeschwindigkeit - Radfahrer*innen empfinden Fahrradstreifen als sicher – dort werden sie aber oft dichter überholt als auf Straßen ohne Fahrradstreifen - Autofahrer*innen halten nur in 30 Prozent aller gemessenen Überholvorgänge den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 Metern ein

Werden Radfahrer*innen von Autos überholt, können sich daraus gefährliche Situationen entwickeln. Wie bedroht oder sicher Radfahrer*innen sich bei einem Überholvorgang fühlen, hängt vom Straßentyp ab: So erwarten sie eine höhere Sicherheit auf Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Stundenkilometer, auf Spiel- und Fahrradstraßen sowie auf Straßen mit Fahrradstreifen. Dürfen Autos dagegen schneller fahren und fehlt Infrastruktur für Fahrräder, erwarten Radler*innen gefährlichere Überholsituationen. Die tatsächlichen Überholabstände der Autos widersprechen allerdings diesem subjektiven Sicherheitsgefühl: Auf Straßen mit reduzierter Geschwindigkeit oder Radstreifen werden Fahrradfahrer*innen mit genauso wenig oder sogar noch weniger Abstand überholt als auf anderen Straßen. Das zeigt eine Studie von Dr. Rul von Stülpnagel vom Institut für Psychologie sowie Nils Riach und Rafael Hologa vom Institut für Umweltsozialwissenschaften und Geographie der Universität Freiburg. Die Ergebnisse sind in der Fachzeitschrift „Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour“ erschienen.

Dichtere Überholabstände als erwartet

Die drei Freiburger Wissenschaftler zeigten Radfahrer*innen Bilder verschiedener städtischer Straßentypen und ließen sie einschätzen, wie sicher ein Überholvorgang dort ist. Zusätzlich maßen die Forscher mit einem Sensor, der an ein Fahrrad montiert war, die tatsächlichen Überholabstände an den betreffenden Stellen. Ergebnis: Nur 30 Prozent der überholenden Autos hielten den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 Meter ein.

An den subjektiv als sicher eingeschätzten Stellen waren die Überholabstände sogar zum Teil besonders gering. „Vor allem in verkehrsberuhigten Straßen und auf Fahrradstreifen werden Radler*innen dichter überholt, als sie das selbst erwarten“, sagt von Stülpnagel. Gründe hierfür könnten darin liegen, dass solche Straßen häufig eng seien, schmale Radstreifen aber den Eindruck erwecken, Autofahrer*innen dürften den Straßenraum bis zur Begrenzungslinie nutzen, auch wenn sie dabei den Mindestabstand nicht einhalten.

Radstreifen trotzdem sinnvoll

„Unsere Ergebnisse sprechen nicht gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Radstreifen“, betont von Stülpnagel. Niedrige Geschwindigkeit könne die Folgen von Unfällen verringern, Infrastruktur für Radfahrer*innen mache diese sichtbar im Straßenraum. Hierin könne auch eine Erklärung für das dort subjektiv höhere Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen liegen. Dennoch sei es wichtig zu erkennen, dass dieses häufig nicht mit den objektiv gemessenen Überholabständen übereinstimmt.

Radwege besser breit bauen – oder baulich trennen

Diese Ergebnisse könnten Einfluss auf künftige Verkehrsplanungen haben, erklärt von Stülpnagel: „Wann immer es geht, sollte man Radstreifen so breit bauen, dass Autos den Überholabstand von mindestens 1,5 Meter einhalten können, ohne einen Schlenker fahren zu müssen.“ Insbesondere seien positive Effekte zu erwarten, wenn Radwege baulich vom Straßenraum getrennt werden: „Unsere Studienergebnisse weisen darauf hin, dass solche baulichen Trennungen sowohl das Sicherheitsgefühl als auch die Überholabstände erhöhen können.“

Faktenübersicht:

- Originalpublikation: von Stülpnagel, R., Hologa, R., & Riach, N. (2022). Cars overtaking cyclists on different urban road types—Expectations about passing safety are not aligned with observed passing distances. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89, 334-346. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.07.005>
- Für die Studie wurden insgesamt 385 Radfahrer*innen befragt, es wurden 632 Überholvorgänge an 73 Orten in Freiburg gemessen.
- Dr. Rul von Stülpnagel ist Akademischer Rat am Zentrum für Kognitionswissenschaften des Instituts für Psychologie der Universität Freiburg. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehört die Subjektive Risikowahrnehmung beim städtischen Radfahren. Nils Riach und Rafael Hologa sind Wissenschaftliche Mitarbeiter am Institut für Umweltsozialwissenschaften und Geographie der Universität Freiburg.

wissenschaftliche Ansprechpartner:

Dr. Rul von Stülpnagel
Zentrum für Kognitionswissenschaften
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg
Tel.: 0761/203-4944
E-Mail: rul.von.stuelpnagel@cognition.uni-freiburg.de

URL zur Pressemitteilung: <https://kommunikation.uni-freiburg.de/pm/2022/neue-studie-zu-erwartungen-und-realitaet-von-sicheren-ueberholvorgaengen-im-radverkehr>