



LVI
Lëtzebuenger
Vëlos - Initiativ
a.s.b.l.

6, rue Vauban
L-2663 Luxembourg

E-Mail : lvi@velo.lu
Internet : www.lvi.lu

Les contresens cyclables



Luxembourg-Limpertsberg, rue Ermesinde

La LVI est membre de la

Radfahren in Einbahnstraßen Die Praxis in fünf europäischen Ländern

Deutschland

Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr

Vorteile für Radfahrer:

- In Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen **reduzieren Umwege** und verringern so die Fahrtzeit.
- Geöffnete Einbahnstraßen führen zu einer **höheren Verkehrssicherheit** gegenüber "Umfegfahrten".
- Geöffnete Einbahnstraßen **reduzieren das Geschwindigkeitsniveau**; dies erhöht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kann der Radverkehr erheblich gefördert werden. Dies gilt insbesondere in Orten mit umfangreichen Einbahnstraßensystemen. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung erleichtert den Aufbau eines möglichst lückenlosen Radverkehrsnetzes.

Nicht geöffnete Einbahnstraßen sind für den alltäglichen Radverkehr ärgerlich, da sie zu Umwegfahrten führen oder das Fahrrad geschoben werden muss. Da der Radverkehr besonders umweg- und zeitempfindlich ist, fahren Radfahrer in Einbahnstraßen häufig auch in der falschen Richtung, z. B. auf dem Gehweg.

Mit der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom **23.05.1997** wurde die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung als Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs ermöglicht. Die zunächst **bis zum 31.12.2000 befristete versuchsweise Regelung** ist mit Wirkung der 33. StVO Änderung vom **Dezember 2000 dauerhaft** möglich. **Die anfänglichen Verkehrssicherheitsbedenken wurden nicht bestätigt, sondern die Erfahrungen in der Versuchsphase waren positiv, wie eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen nachweisen konnte.** Die Verordnung regelt, zu welchem Zweck und unter welchen Voraussetzungen Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden können.

Ergebnisse der Unfallanalysen

Generell ereignen sich in Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen nur sehr wenige Unfälle mit Radfahrern. Über 80 % der 669 genauer untersuchten Einbahnstraßen blieben auch in 3- bis 4-jährigen Betrachtungszeiträumen unfallfrei. Mehr als einen Unfall gab es nur in 3 % der Straßen. Im Vergleich der Gesamtheit der untersuchten Einbahnstraßen (669 Abschnitte) mit StVO-Öffnung und ohne Öffnung ergeben sich etwa gleiche Unfalldichten. **Die Unfalldichten für Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen liegen unterhalb der Werte von im Zweirichtungsbetrieb befahrenen Anliegerstraßen.** Im Vergleich vor und nach der Öffnung ging die Unfalldichte sogar leicht zurück. Auch die Unfallfolgen haben sich im Vorher-Nachher-Vergleich verringert. Sie sind für gegengerichteten Radverkehr in gemäß StVO geöffneten Einbahnstraßen nicht schwerer als für in Einbahnrichtung fahrende Radfahrer.

Quelle: *Straßenverkehrstechnik*, 6/2002

Belgique

Les **contresens cyclables** permettent aux cyclistes d'**éviter**:

- des **détours** (encore plus gênants à vélo qu'en voiture, puisqu'ils imposent un effort physique supplémentaire);
- dans certains cas, des rues ou des **routes dangereuses** (trafic plus dense, plus rapide)

En outre, le cycliste à contresens bénéficie des **avantages de sécurité** suivants:

- il peut établir un **contact visuel** avec l'automobiliste et contrôle donc mieux la situation que lorsqu'il roule dans le même sens que celui-ci;
- le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement. Plus proche du cycliste que lors d'un dépassement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite;
- en cas d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic (le cycliste ne court aucun risque de se blesser au tranchant de la portière, et celle-ci aura tendance à se refermer sous le choc qui sera donc moins rude).

Enfin, même dans les cas où l'automobiliste ne peut pas voir arriver le cycliste à contresens, le cycliste pourra le plus souvent entendre arriver le véhicule à moteur avant de le voir, et pourra donc anticiper une manoeuvre d'évitement.

L'autorisation pour les cyclistes de rouler à contresens dans les rues à sens unique

Le SUL est un sens unique dans lequel les cyclistes (et parfois, les cyclomotoristes classe A) peuvent rouler à contresens, en empruntant le sens interdit.

Pourquoi autoriser les cyclistes à contresens?

Les SUL (sens unique limité) existent déjà depuis plus de 10 ans dans de nombreuses villes belges et étrangères. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et que **les accidents y sont moins fréquents que dans les voiries à grand trafic que le cycliste devrait souvent emprunter s'il ne pouvait remonter ces sens interdits.**

À partir du 1er juillet **2004**, **les sens uniques devront obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens**, à condition que :

- la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km / h ;
- la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée soit d'au moins 3 m ;
- il n'y ait pas de raison de sécurité qui s'y oppose (par « raison de sécurité » on entend des circonstances tout à fait particulières telles que, par exemple, un virage sans aucune visibilité).

Source: GRACQ asbl - Les Cyclistes Quotidiens / IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière

Österreich

Laut Österreichischer Strassenverkehrsordnung (**1960**) kann Radfahren in Einbahnstraßen von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung per Verordnung ausgenommen werden. In Wohnstraßen sind Radfahrer generell von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung ausgenommen. Ohne auf rechtliche Details in weiteren Ländern eingehen zu wollen, kann behauptet werden, dass in vielen europäischen Ländern rechtliche Rahmenbedingungen die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung zulassen.

Quelle: Michael Meschik, Radfahren gegen die Einbahn.



France

Depuis **1983** le Code de la Route prévoit la possibilité d'autoriser des **contresens cyclables**.

Sur le **demi millier de contresens cyclables** existant à ce jour en France, dont certains **depuis plus de 20 ans, aucun accident frontal n'a été signalé**. En revanche, les entrées, sorties et intersections peuvent entraîner des accidents, mais pas plus qu'avec d'autres types d'aménagement.

Quel intérêt ?

- simple, efficace et peu onéreux
- cycliste et automobiliste roulent face à face et s'évitent
- meilleure appréciation de la distance en face à face
- l'automobiliste se rend compte qu'il n'est pas tout seul...(espace pour tous)
- les trajets à vélo sont plus courts et favorisent son utilisation
- on évite les grands axes, plus dangereux pour le vélo
- desserte locale (rentrer chez soi sans détour, surtout quand on est chargé....)
- continuité des itinéraires cyclable (maillage)
- la ville devient plus perméable pour le cycliste
- moins de risque d'ouverture intempestive de portières...

Source: www.fubyci.org

Schweiz

Seit **1989** erlaubt die SSV explizit den Velogegeverkehr in Einbahnstrassen:

SSV Art. 18 Allgemeine Fahrverbote

Das Signal «Einfahrt verboten» (2.02) zeigt an, dass die Einfahrt für alle Fahrzeuge verboten, der Verkehr aus der Gegenrichtung jedoch gestattet ist. Am andern Ende der Strasse steht das Signal «Einbahnstrasse» (4.08).

Die Behörde kann Ausnahmen vom Signal «Einfahrt verboten» namentlich für Fahrzeuge im Linienverkehr, Fahrräder und Motorfahrräder bewilligen, wenn aufgrund der örtlichen Situation keine Nachteile für die Sicherheit aller Strassenbenützer zu erwarten sind.

In Basel wurden und werden die Einbahnstrassen seit bald 20 Jahren systematisch überprüft und in den meisten Fällen für Gegenverkehr geöffnet.

Nach Unfällen haben wir immer wieder gefragt: Es sind **keine Unfälle wegen Velogegeverkehr in Einbahnstrassen bekannt**.

Quelle: IG Velo Schweiz

