

Stellungnahme der Pro Rad AG zu Schutzstreifen

- Pressemitteilung -

In einem Meinungsaustausch unter Pro Rad-Mitgliedern wurde deutlich, dass Schutzstreifen als Instrument der Fahrradförderung ihre Wirkung nicht verfehlen. Zudem fahren Autos langsamer, wenn die Fahrbahn schmaler wird und ohne Mittelstreifen auskommt. Deshalb sollte nicht auf Schutzstreifen verzichtet werden. Mängel gibt es aber, und daran muss gearbeitet werden. Punktweise gehen wir auf einzelne Aspekte ein. Zuerst aber benennen wir Aktionsbereiche:

*Wir werden uns dafür einsetzen, dass das Thema Mindestabstand verstärkte Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erfährt, und das nicht nur als zeitbegrenzte Aktion. Den Aspekt **Parkverbot an Schutzstreifen** möchten wir da mit einschließen, weil es auch hier oft hapert, wahrscheinlich auch, weil es das obligatorische Parkverbot erst seit der Novelle der StVO 2013 gibt.*

1. Mindestabstand

Mit oder ohne Schutzstreifen: Immer wieder kommt es vor, dass der Mindestabstand von 1,5 m zwischen Fahrrad und motorisiertem Überholer nicht eingehalten wird (Hinweis: Der Mindestabstand ist nicht in der StVO festgelegt, sondern ist Stand der Rechtsprechung). Wir als ProRad Düren möchten deutlich machen, warum dieser Mindestabstand so wichtig ist.

Zum Beispiel bringen Seitenwind und ansteigende Straßen bei Zweirädern unvermeidliche Schwankungen von der geraden Fahrlinie mit sich. Und manchmal werden Ausweichmanöver aufgrund von Fahrbahnschäden (Pkt. 4) erforderlich, die für den nachfolgenden Verkehr nicht vorherzusehen sind. Gefahren entstehen auch durch Autotüren, die plötzlich geöffnet werden (dazu mehr unter Pkt. 5. - Erneuerung bestehender Schutzstreifen).

Wir haben keine Hinweise, wonach Schutzstreifen die Häufigkeit geringerer Abstände merklich erhöhen. Deshalb ist dies kein Grund, Schutzstreifen infrage zu stellen.

2. Schutzstreifen vs. Radwege

Wenn die Gestaltung von Radwegen und deren Einbindung in Kreuzungsbereichen den heutigen Erkenntnissen entspricht, sind Radwege für uns als ProRad die Lösung, die wir bevorzugen. Leider stellen wir aber fest, dass Radwege häufig auch Gefahren bergen. Oft sind diese zu schmal, es gibt viele Ausfahrten und andere Hindernisse (z.B. Schilder) und die Sichtbeziehung zum motorisierten Verkehr ist schlecht.

Wir sind uns im Klaren darüber, dass Grund für diese Mängel oftmals das fehlende Platzangebot ist. Deshalb sehen wir Schutzstreifen dort als Mittel der Wahl an, wo der Platz für gut strukturierte, sichere Radwege fehlt.

Das fehlende Platzangebot und eine bessere Übersicht könnte oftmals durch die Wegnahme von Autoparkplätzen kompensiert werden.

3. Gestaltung der Schutzstreifen

Straßenabschnitte, an denen Radfahrer sich unsicher fühlen, sollten möglichst nicht vorkommen. Entscheidend ist eine Führung von Schutzstreifen ohne enge Verschwenkungen etwa

um Parkbuchten, weil jede Linksverschwenkung - insbesondere wenn die Fahrbahn auch schmaler wird - nicht nur das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt, sondern auch die reale Sicherheit. Die Verschwenkungen der Streifen zur Fahrbahnmitte sind oft viel zu kurz und zu scharf geraten. Beispiele: Kreuzauer Straße, Niederau bei der Grundschule; Kölnstraße, dort wo der Schutzstreifen anfängt; Josef-Schregel-Straße vor der Kreuzung Alte Jülicher Straße.

Radfahrende sollten nur allmählich mehr nach links fahren müssen. Kriterium: Mindestens so, wie ein Radfahrer ohne Schutzstreifen lange vor Parkflächen schon allmählich weiter nach links fahren würde.

Das Gleiche gilt für Übergänge von Radwegen auf Schutzstreifen; es sei denn, dass bauliche oder Beschilderungs-Maßnahmen solche Übergänge eindeutig absichern.

4. Fahrbahnqualität

Die Beschaffenheit von Straßen lässt an den Fahrbahnändern oft zu wünschen übrig. Gerade dort, wo Schutzstreifen vorhanden sind, darf das nicht sein, weil es z.B. für Autofahrer unerwartete Ausweichmanöver von Radfahrenden herbeiführt.

5. Erneuerung bestehender Schutzstreifen

Musterbeispiel ist die Rütger-von-Scheven-Straße. Dort gibt es unklar abgegrenzte Parkbuchten/Flächen. Wir sehen da und auch anderswo dringenden Handlungsbedarf, gerade auch weil die Erfahrungen besonders in den Niederlanden (dort gab es Schutzstreifen schon lange bevor diese hier eingeführt wurden) gezeigt haben, dass Parkflächen und Schutzstreifen sich nicht vertragen. Sich öffnende Autotüren stellen nur einen der Problempunkte dar.

6. Heranführung an Ampelanlagen

Insbesondere dort, wo Aufstellflächen vorhanden sind, würde Pro Rad es bevorzugen, dass ab ca. 50 m vor den Kreuzungen keine Schutzstreifen, sondern Radfahrstreifen (mit durchgezogener Linie) realisiert werden, weil das sicherstellt, dass wartende Autofahrer rechts überholende Radfahrende nicht behindern.

Allgemeines

Pro Rad meint, dass der Begriff Schutzstreifen keine gute Bezeichnung ist. Schutz suggeriert zu viel Sicherheit. Wir würden gerne einen anderen Begriff verwenden, z.B. Fahrradspur, aber leider ist der Begriff in der StVO definiert.