

Für ein Moratorium bei Planung und Umsetzung von Schutzstreifen

– *Wir brauchen eine neue Radverkehrspolitik* –

Der Untertitel greift eine Aussage der neuen Generalsekretärin der Bundes-FDP auf. In ihrer Antrittsrede sagte sie:

Wir brauchen [...] eine neue Politik. Nur schneller, drängender und entschiedener.

ProRad sieht die nachfolgend genannten zwei Anlässe als Grund, die aktuelle Radverkehrsinfrastruktur **jetzt** zu überdenken, weil sonst Tatsachen geschaffen werden, die schwer wieder zu ändern sind.

1. Unfälle

Am 21. März und 10. April 2019 gab es in Düren zwei Unfälle, bei denen Radfahrer durch überholende Lkw verunglückten. In beiden Fällen waren die Radfahrer ohne physikalische Trennung vom motorisierten Verkehr auf sog. Schutzstreifen unterwegs.

Lange ging man davon aus, dass Radfahrer auf der Fahrbahn sicherer sind, da sie dort von Autofahrern besser gesehen werden. Dieses Argument wird insbesondere dann vorgebracht, wenn es um die Verkehrssicherheit im Bereich von Kreuzungen und beim Rechtsabbiegen geht. Die beiden eingangs erwähnten Unfälle sind allerdings nicht im Bereich einer Kreuzung entstanden, und es handelte sich in beiden Fällen nicht um Abbiegeunfälle. Vielleicht geben aktuelle Studien einen Hinweis auf eine mögliche Unfallursache (*Abschnitt für Interessierte*).

Nach dem Bericht V257 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird *mit* Schutzstreifen enger überholt, was mit dem „Leitlinienseffekt“ begründet werden könne. Auch eine Untersuchung der TU Braunschweig sieht die Verwendung von Schutzstreifen als fragwürdig an. Dort wurden zwei Fahrspuren einer Straße verglichen, von denen nur die breitere Spur mit einem Schutzstreifen markiert war. Es zeigte sich, dass Radfahrende auf der breiten Spur mit Schutzstreifen enger überholt wurden als auf der schmaleren ohne Schutzstreifen. Der Appell der Wissenschaftlerin Dr. Anja Katharina Huëmer lautet deshalb, keine Schutzstreifen mehr anzulegen (Quelle: ADFC-Magazin „Radwelt“, Ausgabe 2.19).

Anhand aktueller Diskussionen ist in letzter Zeit immer wieder festzustellen, dass sich die Sichtweise darauf, welche Radinfrastrukturlösungen die höchste Sicherheit bieten, allmählich wandelt. War man in den letzten Jahren vielfach der Meinung, das Fahrrad gehöre auf die Fahrbahn, sagen Fachleute inzwischen, dass gute, zeitgemäß gestaltete Radwege im Längsverkehr sehr sicher sind. Damit sind natürlich nicht solche Radwege gemeint, wie sie die meisten Menschen bisher kennen – schmal, in schlechter Qualität und voller Hindernisse. Gute, sichere Radwege haben eine den aktuellen Anforderungen entsprechende Breite und sind physikalisch sowohl vom Auto- als auch vom Fußverkehr getrennt¹. Außerdem gibt es eine intuitive Führung ohne Überraschungen wie etwa plötzliches Radweg-Ende oder Straßenlaternen mitten auf dem Radweg.

Auch die Dürener Polizei ordnet die Sicherheit von baulich abgetrennten Radwegen höher ein als die von Schutzstreifen. In einem Artikel in der Dürener Zeitung anlässlich des Unfalles am 21.03.2019 stellte eine Polizeisprecherin fest, dass sich viele Radfahrer auf Schutzstreifen unsicher fühlen, auch, weil es dort zu einer Mischung des Rad- und Kfz-Verkehrs kommt (Quelle: Dürener Zeitung/Nachrichten vom 23.3.2019). Wir ergänzen: Zudem trägt der Geschwindigkeitsunterschied zwangsläufig zu einer erhöhten Unfallgefahr bei.

2. Der ADFC-Fahrradklimatest

Dass es für Radfahrer wichtig ist, nicht nur objektiv, sondern auch nach eigenem subjektivem Empfinden sicher unterwegs zu sein, hat sich nicht nur bei der Polizei herumgesprochen, sondern auch bei Fachleuten².

1 Ein gutes Beispiel ist das obere Drittel der Zulpicher Straße: 1,80 m breit - erlaubt Nebeneinanderfahren und überholen; fahrradfreundliche und sichere Einmündung des Beethovenweges.

2 Der Stadtplaner Thimeo Graf vom Institut für innovative Städte (Nürnberg) hatte dies in einem sehenswerten Vortrag in Aachen hervorgehoben: <https://www.youtube.com/watch?v=qVTCJy0Frng> (von Minute 3 bis 9, Stichwort „Eisberg-Modell“).

Und wir hören in Gesprächen³ oft, dass sich viele in Düren auf dem Rad nicht sicher fühlen. Insbesondere Schutzstreifen sorgen für ein Gefühl der Unsicherheit. Die meisten Radfahrer wünschen sich separate Radwege, die sie vor starkem Verkehr und hohen Geschwindigkeiten durch physische Barrieren schützen.

Der neue **ADFC-Fahrradklimatest** 2018 kommt zu demselben Ergebnis. „Es geht abwärts“, stellt der ADFC, bezogen auf frühere Tests, fest. Auch im Vergleich mit anderen Umfragen, etwa die der Unfallforschung der Versicherer (UdV)⁴ oder des Fahrrad-Monitors des Bundesverkehrsministeriums⁵ ist die Zahl der Radfahrer, für die es wichtig ist, an einer Straße getrennt vom Autoverkehr unterwegs zu sein, auf 81 Prozent angestiegen. Bei Frauen sind es sogar 86 Prozent. Im Umkehrschluss: Nur 19 Prozent der Radfahrer kommen ohne Radwege zurecht; bei den weiblichen Radfahrern sind es sogar nur 14 Prozent. Zu bedenken ist dabei: 70 Prozent der Respondenten des Fahrradklimatestes fahren täglich Fahrrad!

ProRad ist überzeugt, dass der Radverkehrsanteil in Düren nur dann nennenswert ansteigen wird, wenn die Stadt Düren die oben beschriebenen Erkenntnisse anerkennt und diese bei der Planung und Realisierung von Radinfrastrukturmaßnahmen berücksichtigt. Die derzeit vorhandenen und die geplanten Radverkehrsanlagen in Düren sind nicht geeignet, mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen. Wenn die Menschen - auch umstiegsbereite Autofahrer - eine attraktive Radinfrastruktur vorfinden, bei der sie sicher und auch schnell vorankommen können, wird das Angebot angenommen, und als positive Nebenwirkungen gibt es bessere Luft, weniger Lärm, mehr Fitness und mehr Platz für die verbliebenen Kfz. Nicht zu vergessen eine erhöhte Verkehrssicherheit für jeden Einzelnen, weil mehr Radfahrer mit mehr Sichtbarkeit und einem bewussteren Wahrnehmen durch andere Verkehrsteilnehmer einher gehen⁶.

Konkret

ProRad appelliert deshalb an die Verantwortlichen in der Politik und bei der Stadtverwaltung, bei der Radverkehrsplanung nach dem Prinzip „mehr vom Gleichen“ (Schutzstreifen) innezuhalten und für einen Paradigmenwechsel offen zu sein.

- ◆ Schutzstreifen sollten nicht auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen angewendet werden.
- ◆ An überbreiten Straßen gibt es Platz für bessere Lösungen.
- ◆ Wenn Kraftfahrzeuge in einer Richtung nebeneinander fahren können sind Schutzstreifen tabu⁷.
- ◆ Alte Radverkehrsanlagen sollten dringend verbreitert und saniert werden.
- ◆ Die Wegeführung muss intuitiv gestaltet sein, ohne Hindernisse, ohne Notwendigkeit für „extra aufpassen“, wie etwa bei Überleitungen von Radwegen auf Schutzstreifen bzw. die Straße.
- ◆ Eltern müssen ihren Kindern guten Gewissens erlauben können, mit dem Rad zur Schule zu fahren.

Es wird Beratungen über ein Gesamtkonzept bedürfen, aber auch darüber, welche Art Lösung für individuelle Straßen(züge) am Sinnvollsten sind. An Straßen ohne Parkstreifen wären kostengünstige Fahrradstreifen mit Pollern o.ä. realistisch; mit Parkstreifen eher Hochbordradwege (rechts), die mehr Aufwand erfordern. In diesem Zusammenhang hören wir oft das Gegenargument der sog. Straßenausbaubeiträge. Es betrifft hier aber keine Erhebungspflicht. Die Stadt darf entscheiden, dass Maßnahmen, die anwohnerübergreifend sind, einfach aus dem Stadtbudget finanziert werden. Generell fordert ProRad, dass nicht gekleckert wird, weil es auch um Rückstandsaufholung geht.

Arbeitsgemeinschaft Pro Rad Düren, 29. April 2019



³ Siehe <https://prorad-dn.de/was-bewegt-radfahrer-in-dueren/>, aber auch einfach Gespräche im Laufe der Zeit.

⁴ Siehe das ProRad Positionspapier „Sanierung Radverkehrsanlagen“ vom Januar 2018, abrufbar auf der Webseite. Dieses Dokument wurde am 23.01.2018 an allen Fraktionen und den VKB-Vorsitzenden gemailt, und es bestand seitens ProRad ein Gesprächsangebot vom März 2018 an das Tiefbauamt, welches leider nicht aufgegriffen wurde.

⁵ Wie zuvor.

⁶ Der Fachbegriff dafür lautet „*safety in numbers*“.

⁷ Zum Beispiel sagt der Wiener Verkehrsplaner Hermann Knoflacher, dass bei Hauptstraßen mit mehr als eine Fahrbahn pro Richtung Radwege vorgesehen werden müssen.