

ADFC und Radverkehrsbeauftragter: Schutzstreifen gehören auf den Prüfstand

Seit einigen Jahren gibt es im Bereich der Stadt Norden an einigen Straßen sogenannte Schutzstreifen für Radfahrende. Schutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn, der durch eine unterbrochene Trennlinie gekennzeichnet ist. Zusätzlich werden sie mit Fahrradpiktogrammen gekennzeichnet. Parken ist auf Schutzstreifen für Kraftfahrzeuge verboten, Überfahren ist bei Bedarf zulässig. Radfahrende dürfen dabei aber nicht gefährdet werden. Der Begriff „Bedarf“ ist dabei eng gefasst. Im Wesentlichen ist damit die Situation gemeint, dass aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite bei Gegenverkehr eine Mitbenutzung des Schutzstreifens unausweichlich ist. Für Schutzstreifen besteht keine Benutzungspflicht. Das Fahren mit dem Rad auf dem Schutzstreifen ergibt sich aber aus dem Rechtsfahrgebot. Gibt es rechts neben dem Schutzstreifen Stellflächen für das Kfz-Parken, ist zusätzlich ein Sicherheitsabstand zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem Radverkehr vorgesehen. Damit sollen Türöffnungsunfälle vermieden werden.

In Norden sind in den letzten Jahren Schutzstreifen als kostengünstige Lösung zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs geschaffen worden. Radfahrenden soll ein eigener Bereich zur Verfügung gestellt werden. Schutzstreifen gelten im Vergleich zur gemeinsamen Nutzung von Wegen durch Radfahrende und Fußgänger als sicherer. Verbunden war dies mit der Erwartung, dass baulich angelegte Radwege hier nicht mehr erforderlich sind.

Nun haben sich der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Norden, Reinhard Samusch, und Joachim Schulz, Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Ortsgruppe Norden, intensiv mit der Situation der bestehenden Schutzstreifen in Norden auseinandergesetzt und eine Zwischenbilanz gezogen.

Der ADFC Norden hat seinerzeit die Einrichtung von Schutzstreifen grundsätzlich begrüßt. Wenn man die Erfahrungen aus der Praxis berücksichtigt, so erkennt man, dass einige Schutzstreifen nicht die erhoffte Wirkung entfalten.

Bundesweit haben der ADFC und der Deutsche Städte- und Gemeindebund Konzepte vorgelegt, um die Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden voranzutreiben.

Hierbei sollen aus Sicht des ADFC-Bundesverbandes Schutzstreifen nur in Straßen mit geringem Verkehr, niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und in Verbindung mit einem absoluten Halteverbot eingesetzt werden. Im Grunde sieht der ADFC in Schutzstreifen keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur, da sie in bestimmten Fällen legal vom Kraftverkehr mitgenutzt werden dürfen. Konflikte und riskante Situationen durch zugestellte Schutzstreifen und zu geringe Sicherheitsabstände zwischen Radfahrenden und Kfz sind häufig.

Schutzstreifen erfüllen aus Sicht des ADFC nicht die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersgruppen und Nutzertypen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können. Sie sind der Ausnahmefall, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen tatsächlich nicht umsetzbar sind – und dann auch nur als vorübergehende Lösung, bis eine zufriedenstellende Lösung umgesetzt werden kann. Die Mindestbreiten und Sicherheitszonen hin zum ruhenden Verkehr werden als oft völlig unzureichend eingeschätzt.

Auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund betont in einem gemeinsamen Papier mit dem ADFC: Schutzstreifen schneiden in Bezug auf die subjektive Sicherheit nicht gut ab. Sie werden zudem gelegentlich als Parkstreifen missbraucht und der Sicherheitsabstand beim Überholen wird oft nicht eingehalten. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund ist

sich mit dem ADFC einig, dass Schutzstreifen keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur darstellen.

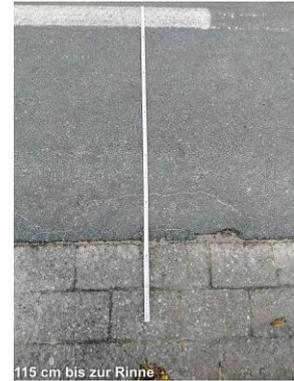
Auch die Unfallforschung der Versicherer kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass Schutzstreifen idealerweise 1,85 m breit sein sollen. Die restliche Straßenbreite soll 5 m betragen, da neuere Kfz breiter sind. Auch eine konsequente Überwachung und Ahndung von Verstößen wie Befahren durch Kfz wird gefordert.

Im Fahrradklimatest 2020 des ADFC hatten die Bürgerinnen und Bürger in Norden die Gelegenheit, auch zu den Schutzstreifen Stellung zu nehmen. Den Radverkehrsbeauftragten der Stadt Norden, Reinhard Samusch, erreichten daneben einige Erfahrungsberichte und Vorschläge von Radfahrenden in Norden. Dies ergibt aus Sicht der Radfahrenden folgendes Bild:

- Schutzstreifen werden von vielen mit einem unsicheren Gefühl befahren, verstärkt wenn Lkw oder Busse unterwegs sind, z. B. in der Hering-/Uffenstraße oder der Norddeicher Straße
- Verstärkt wird dies durch die potentielle Gefährdung durch parkende Kfz wie in der Norddeicher Straße.
- Hinzu kommt noch die häufige Missachtung des Mindestabstands von 1,50 m beim Überholen durch Kfz. Die Mehrheit der Autofahrer fährt nah an der gestrichelten Linie. Dies zeigen auch Studien in anderen Städten.
- Schutzstreifen an ohnehin schmalen Straßen wie dem Westlinter Weg oder der Gewerbestraße aber auch an der Hering-/Uffenstraße werden von Autofahrern überwiegend mitbenutzt. In der Gewerbestraße parken auch regelmäßig Lieferanten mit größeren Fahrzeugen. Diese beiden Schutzstreifen entfalten daher wenig Wirkung zum Schutz des Radverkehrs.
- Deshalb gibt es oft eine geringe Akzeptanz von Schutzstreifen. Z. B. in der Gewerbestraße nutzen viele Radfahrende den linken Gehweg in Gegenrichtung, vor allem wenn sie einen der Gewerbebetriebe aufsuchen wollen und nicht nach kurzer Strecke vom Schutzstreifen bei regem Kfz-Verkehr aus links abbiegen wollen. Die Nutzung des linken Gehwegs wird subjektiv als risikoärmer empfunden als die Nutzung des Schutzstreifens obwohl dies verboten ist und damit wegen der zahlreichen Ein- und Ausfahrten zu den Gewerbebetrieben auch erhebliche Risiken verbunden sind.
- Es werden Umwege durch Wohngebiete in Kauf genommen, um die Schutzstreifen zu meiden. Die Attraktivität des Radverkehrs leidet hier demnach entweder unter der gefühlten Unsicherheit auf den Schutzstreifen oder durch Inkaufnahme von Umwegen.
- Die Oberfläche der Schutzstreifen wird an vielen Stellen bemängelt. Z. B. wurde für die Norddeicher Straße schon bei der Errichtung der Schutzstreifen gefordert, die durch Fräsarbeiten entstandenen Rillen zu beseitigen, was bis heute nicht passiert ist.



- Bei einigen Schutzstreifen wird die Rinne offenbar in die Mindestbreite mit einbezogen. Dort Rad zu fahren, ist in der Regel nicht möglich und gefährlich. Es gibt hier eine schlechte Oberfläche und Absätze, zahlreiche Gullys, bei Regen steht dort oft das Wasser.
- Die Breite der Schutzstreifen ist vielfach kaum ausreichend, um dort mit (Erwachsenen)dreirädern, Lastenrädern oder Rädern mit Anhängern bequem und sicher zu fahren.
- Einige Radfahrende fühlten sich bei vorhergehenden Lösungen (Gehwege für Radfahrer freigegeben) subjektiv sicherer als auf den Schutzstreifen nah am Autoverkehr.



Die Erfahrungen der Radfahrenden in Norden bestätigen die allgemeine Einschätzung des ADFC und auch des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, dass für eine gute Radverkehrsinfrastruktur neben Schutzstreifen weitergehende Lösungen anzustreben sind. Die aktuellen Trends beim Radverkehr wie ein höherer Anteil von Pedelecs, Lastenrädern, Rädern mit Anhängern erfordern ebenfalls eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Dies sollte auch im Sinne der Stadt Norden liegen, die bei der Aufstellung eines neuen Verkehrsstrukturplans eine signifikante Erhöhung des Anteils des Radverkehrs anstrebt. Der ADFC Norden und der Radverkehrsbeauftragte hoffen auch bei den Fraktionen im Rat und anderen Gruppen eine Unterstützung für ihr Anliegen zu finden.

- Schutzstreifen sollen dort erhalten bleiben, wo es auf Grund rechtlicher Vorgaben oder der baulichen Situation zurzeit keine andere sinnvolle Lösung für den Radverkehr gibt. Dabei sollten grundlegende Anforderungen erfüllt sein wie:
 - Die Breite der Schutzstreifen beträgt im Minimum 1,50 m (Maße ohne Rinne!), so dass auch das Radeln mit Anhängern, Lastenrädern pp. möglich ist
 - Die Restbreite der Straße ist so, dass der Kfz-Verkehr im Normalfall die Schutzstreifen nicht benutzt.
 - Die Einfahrt / Ausfahrt beim Schutzstreifen ist für Kfz und Radfahrende klar und deutlich markiert.
- Schutzstreifen müssen für alle Gruppen geeignet sein, z. B. auch für Kinder und Jugendliche ab 8 Jahren oder ältere Radler. Das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden ist zu beachten.
- Eine regelmäßige Aufklärung und intensivere Kontrollen durch die Polizei / Ordnungsbehörde (mit Presseberichten o.ä.) führen zu einer besseren Einhaltung der Regeln auch bei Schutzstreifen und zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme.
- Es erfolgt die Sanierung vorhandener Schutzstreifen (Belag, Rillen, Rinne pp.)

- Eine durchgehende farbige Markierung von den Schutzstreifen, die bleiben sollen, ist anzustreben.



- Weitergehende Lösungen werden den wachsenden Anforderungen an den Radverkehr eher gerecht. Hierzu gehören Lösungen wie Radfahrstreifen - also eine konsequente Trennung von Rad- und Fahrzeugverkehr oder auch Radfahrstraßen. Hierbei können Einbahnstraßenregelungen oder die Nutzung von Parkstreifen für den Radverkehr helfen, den notwendigen Platz zu schaffen.



Erfahrungen hierzu können in Modellprojekten gesammelt werden. Mit zeitlich begrenzten Projekten und deren Auswertung haben auch schon andere Gemeinden positive Erfahrungen gesammelt.

Hier bietet sich z. B. die Rückkehr zur alten Einbahnstraßenregelung im Bereich Hering- und Uffenstraße / Burggraben an. Die Schaffung attraktiver Wege für den Radverkehr könnte so ermöglicht werden.

Ähnliches gilt für die Gewerbestraße vom Abzweig Westlinteler Weg bis zum Kreisverkehr.

- Wo immer möglich, ist der Bau von Radfahrstreifen o.ä. den Schutzstreifen vorzuziehen. Die Norddeicher Straße zum Beispiel dürfte in einigen Abschnitten die Voraussetzungen hierfür haben bzw. sie könnten geschaffen werden.



Ansprechpartner:

Joachim Schulz
26506 Norden

Tel: 04931-1879835

Mail: info@adfc-norden.de
Web: <https://norden.adfc.de>

Reinhard Samusch

**Radverkehrsbeauftragter der
Stadt Norden**

Tel: 04931-15739

Mail: samusch@web.de