

Autos machen Platz für Radfahrer

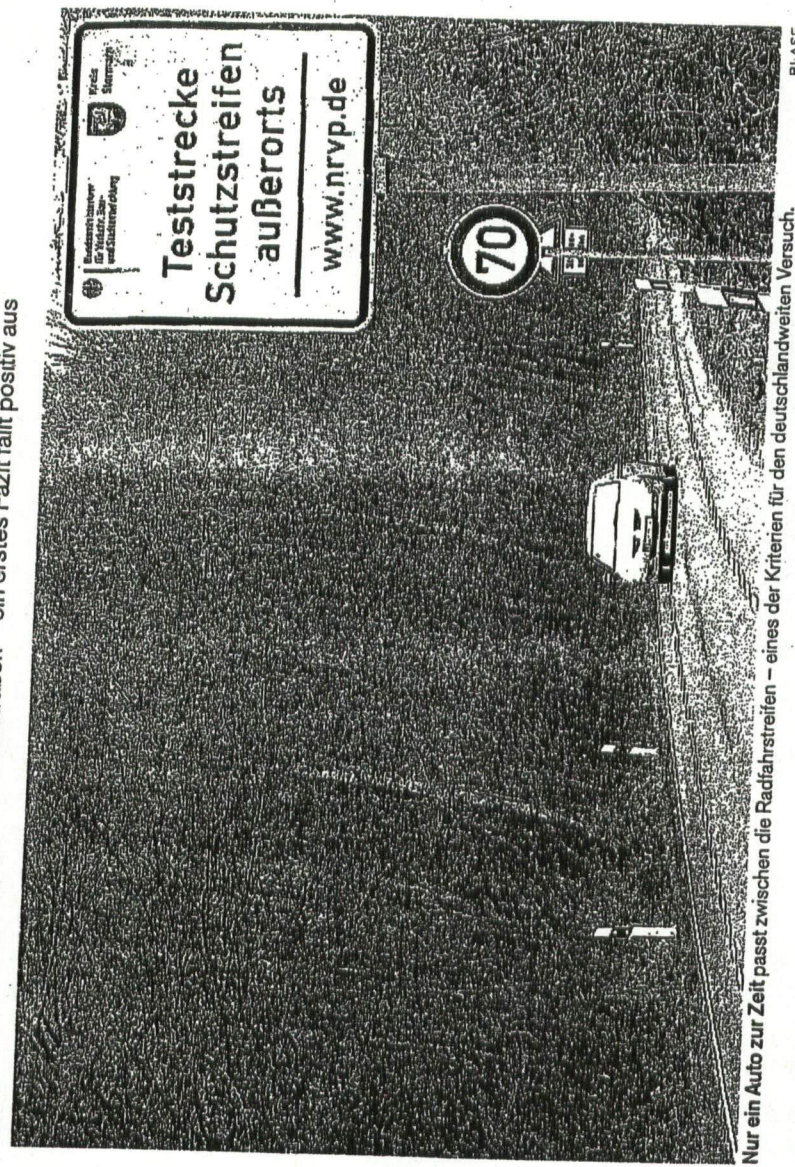
Auf drei Strecken im Kreis Stormarn testet der Bund Markierungen auf Landstraßen – ein erstes Fazit fällt positiv aus

BAD OLDESLOE Schaffen markierte Schutzstreifen am Rand von Landstraßen mehr Sicherheit bei Fahrradfahren, verunsichern sie die Verkehrsteilnehmer oder erhöhen sie gar die Unfallgefahr? Mit einem deutschlandweiten Feldversuch testet das Bundesverkehrsministerium die Radfahrstreifen auch außerorts auf ihre Praxistauglichkeit. Als einziger Kreis in Schleswig-Holstein beteiligte sich Stormarn mit drei Strecken. „Das Zwischenfazit ist positiv, der Modellversuch läuft erstmal weiter“, erläuterte Gutachter Stefan Luft vom Büro Urbanus im Kreisverkehrsausschuss – mindestens bis Ende des Jahres. Bundesweit wurden auf 18 Straßen außerorts Radfahrstreifen markiert.

Die K 79 zwischen Eiche und Barkhorst, die K 97 ab dem Kreisverkehr in Slek Richtung Hoisdorf und die K 98 zwischen Lütjensee und Oetjendorf waren ausgewählt worden, da die Straßenbreiten und die Verkehrsbelastung passten. Mehr als 4000 Kfz am Tag sollten es nicht sein. Mit den 1,30 bis 1,50 Meter so genannten Abmarkierungen wurden auch Tempo-70-Schilder aufgestellt.

Die Autos sollen die „Kernfahrbahn“ zwischen den Streifen benutzen, die nur „im Bedarfsfall“ – etwa bei Gegenverkehr – überfahren werden dürfen, sofern dort kein Radler unterwegs ist. Das scheint auf den Stormarer Strecken nicht allzu häufig der Fall gewesen zu sein. Eine eintägige Befragung der Verkehrsteilnehmer gab es nur auf der Kreisstraße zwischen Lütjensee und Oetjendorf. 120 Autofahrer und 22 Radler waren dort unterwegs. Luft: „Wir haben jeden Radfahrer angehört.“ Von den 22 beurteilten 20 die Abmarkierungen sehr positiv und fühlten sich sicherer auf der Straße.

Auch bei den Autofahrern war die Zustimmung groß. Zwei Drittel fanden sie gut oder sehr gut, nur rund zwölf Prozent lehnten sie ab. Etwa ein Drittel hielt die Markierungen aber für weniger sicher als zuvor. Allerdings gaben die meisten Autofahrer auch an, ihr Fahrverhalten geändert zu haben. Das konnten die Messungen nicht bestätigen. Luft: „Das Geschwindigkeits-Ni-



Nur ein Auto zur Zeit passt zwischen die Radfahrstreifen – eines der Kriterien für den deutschlandweiten Versuch.

veau hat sich nicht reduziert, es war sogar höher als vorher.“ 85 Prozent seien schneller als die erlaubten 70 km/h gewesen.

Unfälle, die mit den Schutzstreifen in Verbindung stehen, gab es keine. „Diese zu Beginn des Versuchs geäußerte Befürchtung hat sich nicht bestätigt“, sagt Luft. Die Gutachter haben Radler und Autofahrer nicht nur befragt, sondern auch gefilmt. Die Auswertungen sollen zeigen, ob die Autofahrer die Sicherheitsabstände einhielten. Radler hatten zum Teil kritisiert, dass die Autos zu dicht an ihnen vorbeiführen. Es kann aber auch sein, dass einfach die Radfahrer ganz links an der Markierung führen.

Fehlverhalten, so Luft, habe es auch bei den Radlern gegeben, die zum Beispiel auf dem Schutzstreifen nebeneinander fuhren. Das änderte aber nichts am positiven

Zwischenfazit. Die Gutachter aus den verschiedenen Testregionen befassen sich zurzeit mit den „komplexen Ergebnissen“, so Luft. Zwar war die Zustimmung bei gering belasteten Strecken höher und bei rot markierten Radfahrstreifen wurde tendenziell langsamer gefahren, systematische Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Verkehrsstärke und Fahrbahnbreite seien aber noch nicht ableitbar.

Bis Mitte des Jahres sollen die Gutachter ihre Empfehlung aussprechen, ob die Radfahrstreifen in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden sollen. Haupt-Diskussionspunkte sind die Akzeptanz, vor allem des Tempolimits, die Information der Verkehrsteilnehmer über das richtige Verhalten und eine Kennzeichnung potenzieller Konfliktstellen.

RADFHRSTREIFEN DER VERSUCH

Innerorts gibt es immer mehr Straßen mit seitlichen Radfahrstreifen, außerorts sind sie laut Straßenverkehrsordnung noch nicht erlaubt. Diese Lücke soll mit dem Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums geschlossen werden. Auf 15 Straßen wurden im Sommer 2013 beidseitige Schutzstreifen eingerichtet, so dass die verbleibende Fahrbahn nur noch breit genug für ein Auto ist. In den Kreisen Grafschaft Bentheim und Northeim (Niedersachsen) wurden die Streifen zusätzlich rot markiert. Bis September 2014 wurden Daten zur Akzeptanz und zum Verhalten der Auto- und Radfahrer auf den Strecken gesammelt, jetzt werten Gutachter sie aus. Möglich ist, dass es weitere Versuchsstrecken geben wird mit Straßen, die eine höhere Verkehrsbelastung aufweisen.

Aolsteinischer Courant v. 23.01.2015

Rolf Blase



Bild: Fahrradschutzstreifen (Modellversuch im Landkreis Stormarn auf der K 79)

Die Markierung von Schutzstreifen außerorts ist derzeit jedoch in Deutschland nach den Bestimmungen der StVO auf Grund fehlender Erkenntnisse nicht zulässig. Diese Lücke soll mit dem Modellversuch geschlossen werden. Auf insgesamt 15 Straßen in Deutschland wurden modellhaft beidseitige Schutzstreifen eingerichtet. Die Auswertung der Ergebnisse des Modellversuchs ist noch nicht abgeschlossen. Ob die Ergebnisse jedoch dazu führen, dass der Schutzstreifen außerorts als Regelbauweise in das Vorschriftenwerk aufgenommen wird, ist derzeit nicht abzusehen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dies noch eine längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

Bei einem Schutzstreifen werden ca. 1,75 m links und rechts vom Fahrbahnrand Markierungen aufgebracht, sodass in der Mitte eine sogenannte, mindestens 2,75 m breite, Kernfahrbahn entsteht. In dieser Kernfahrbahn sind dann die Kfz in beiden Richtungen einspurig zu führen. Nur bei Bedarf, z.B. bei Gegenverkehr durch andere Kfz oder in unübersichtlichen Kurven, darf auf den Schutzstreifen ausgewichen werden. Befindet sich auf gleicher Höhe ein Radfahrer auf dem Schutzstreifen, hat der Kfz-Fahrer sich hinter dem Radfahrer einzuordnen und darf diesen erst überholen, wenn der Gegenverkehr vorbei ist. Die zulässige Geschwindigkeit ist auf 70 km/h zu beschränken.