

Modellprojekt im Kreis Lörrach

Schutzstreifen sollen außerorts Straßen für Radfahrer sicherer machen



Von Daniel Gramespacher

Do, 07. Mai 2020 um 08:02 Uhr

Lörrach | 12 

BZ-Plus | Im Landkreis Lörrach testet das Land außerorts Straßenmarkierungen für mehr Sicherheit für Fahrradfahrer im Straßenverkehr. Ist das ein Ersatz für Radwege?



So ähnlich wie hier in Reutlingen wird der Schutzstreifen an der Kreisstraße zwischen Holzen und Egringen aussehen. Foto: Stadt Reutlingen

Holzen-Egringen, Bad Bellingen und Lörrach: Auf drei Stecken im Landkreis Lörrach werden in den kommenden Monaten Schutzstreifen für Radfahrer getestet. Sie sind Teil landesweiter Modellprojekte, die auf mehr Sicherheit für Radfahrer abzielen. Einig sind sich die Radverkehrsbeauftragte des Kreises und die IG Velo bereits vor Testbeginn: Ein Ersatz für Radwege sind Schutzstreifen nicht.

Die Modellprojekte

Schutzstreifen sind bisher in Deutschland nur innerorts zulässig. Ob und wie sie auch auf Straßen, deren Fahrbahn nach bisher gültigen Vorgaben zu schmal ist, sowie außerorts den Radverkehr sicherer machen können, wurde bereits bundesweit getestet. Dies brachte aber keine eindeutigen Ergebnisse, weiß Leonie Wiesiollek,

Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Lörrach. Mit eigenen Modellprojekten und geändertem Testverlauf will das Land Baden-Württemberg, das sich die Förderung des Radverkehrs auf die Fahnen geschrieben hat, nun zu eindeutigen Ergebnissen kommen. Gefördert vom Verkehrsministerium, untersucht die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) verschiedene Varianten von Schutzstreifen – zum einen außerorts, zum anderen innerorts bei schmalen Straßen, deren Kernfahrbahn sich deutlich verengt. Rund 30 Kommunen beteiligen sich, darunter die Stadt und der Landkreis Lörrach, die beide der AGFK-BW angehören. Unter anderem werden die Unfallzahlen analysiert und Überholvorgänge – unter Einhaltung des Datenschutzes – per Video festgehalten. Ende des Jahres sollen Ergebnisse vorliegen.

Die Teststrecken im Kreis

Voraussichtlich noch im Mai werden laut Wiesiollek die Markierungen an den Teststrecken aufgebracht: An der im Mittel 7,50 Meter breiten Kreisstraße 6347 bei Bad Bellingen werden auf 2,6 Kilometern beidseitig 1,25 Meter breite Schutzstreifen markiert, so dass sich die Kernfahrbahn für Autos und Lastwagen auf fünf Meter verengt. An der sechs Meter breiten Kreisstraße 6351 Holzen-Egringen ist Richtung Holzen auf 3,2 Kilometern ein etwas breiterer Schutzstreifen vorgesehen, womit für die Kernfahrbahn 4,50 Meter verbleiben; in die Gegenrichtung werden Fahrradpiktogramme aufgemalt. Die dritte Teststrecke ist die Ortsdurchfahrt Lörrach-Brombach. Wie in die Gegenrichtung bereits vorhanden, sollen in Fahrtrichtung Lörrach auf 1,3 Kilometern Schutzstreifen markiert werden. Derzeit sind Radfahrer dort gehalten, im Wechsel den Gehweg mit Fußgängern zu teilen und die Fahrbahn zu benutzen.

Die Sicht von Stadt und Landkreis

Das Modellprojekt biete die Möglichkeit, neue Ansätze im Verkehrsrecht auszuprobieren, den Radverkehr sicher auf die Straße zu verlegen und ein zügigeres Vorankommen zu ermöglichen, heißt es bei der Stadt Lörrach. Ziel der Teilnahme und weiterer Maßnahmen sei, den Radverkehrsanteil in Lörrach zu steigern. Schutzstreifen, die im Radverkehrskonzept des Landkreises von 2013 eine zentrale Rolle spielten, seien eine von vielen Möglichkeiten, Infrastruktur für den Radverkehr zu schaffen, sagt Wiesiollek. Was passt, müsse jeweils vor Ort geprüft werden. Ein Ersatz für Radwege seien die Streifen aus fachlicher Sicht nicht, hält die Radverkehrsbeauftragte fest. Bei manchen Strecken mache ein Schutzstreifen Sinn, bei anderen sei ein Radweg die bessere Lösung. Kriterien sind beispielsweise, wie stark die Straße von Autos und Lastwagen befahren wird, die Topografie, die Übersichtlichkeit, die Geschwindigkeit und die Zielgruppe.

Die Position der IG Velo

Für Gerd Wernthaler, Co-Leiter der IG Velo-Ortsgruppe Lörrach, ist der Schutzstreifen in Brombach ein Fortschritt. Grundsätzlich teilt er aber die Einschätzung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. Danach sollten Schutzstreifen nur in Straßen mit geringem Verkehr, niedrigen Geschwindigkeiten und in Verbindung mit einem absoluten Halteverbot eingesetzt werden. Zugestellte Streifen und zu geringe Sicherheitsabstände von Autos und Lastwagen führten zu gefährlichen Situationen. Eigenständige Infrastruktur für Radfahrer wie Fahrradstraßen, Radfahrstreifen und Radwege bevorzugt Wernthaler eindeutig; Schutzstreifen könnten nur eine Lösung im Ausnahmefall oder für den Übergang sein. Besonders skeptisch sieht der IG-Velo-Mann daher Schutzstreifen außerorts. Keinesfalls dürften sie als Vorwand dazu dienen, dort auf eine eigenständige Radwegestruktur zu verzichten.

Modellprojekt: Schutzstreifen sollen die Kreisstraße bei Bad Bellingen für Radfahrer sicherer machen

Jürgen Wiechert von der IG-Velo-Ortsgruppe Weil am Rhein ist nicht ganz so kritisch. Dass an den beiden

Kreisstraßen Schutzstreifen angelegt werden, sei sehr positiv. Vergleichsweise einfach und günstig umsetzbar werde der Radverkehr so hoffentlich sicherer. Autofahrer hätten die Radfahrer auf jeden Fall besser im Blick. Zudem hielten sie beim Überholen mehr Abstand. Wiechert setzt darauf, dass ergänzend die Geschwindigkeit zwischen Holzen und Egringen verringert wird. Da die Steifen die Fahrbahn optisch verengen, fahren Autofahrer ohnehin langsamer, hofft Wiechert. Er hält aber an der Forderung fest, möglichst schnell einen Radweg an der gefährlichen Route zu bauen. Sie sei in Teilen sehr unübersichtlich, kurvenreich und teilweise beidseitig mit Bäumen und Sträuchern bewachsen. Im Kreisstraßenprogramm 2016 bis 2020 ist der Radweg als Nachrücker enthalten, erläutert Wiesiollek. Das neue Programm werde im Laufe des Jahres erarbeitet und dem Kreistag zur Entscheidung vorgelegt.

Ressort: [Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Do, 07. Mai 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Gestrichelte Linien für mehr Sicherheit](#)

Kommentare (12)

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)

Bernhard Basler

🗨 35 seit 21. Feb 2015

Inkonsequent, und Schutz wird nur suggeriert.

Laut neuer Strassenverkehrsordnung muß der Abstand vom Auto zum Rad, innerorts 1,5 Meter und außerorts 2 Meter betragen.

Wenn man das fahrende Velo mit einer Breite von

1 Meter nimmt, muss der sogenannte Radschutzstreifen innerorts 2,5 Meter und ausserorts 3 Meter breit sein.

Bei einer Strassenbreite von 7,5 Meter und beidseitigem Radschutzstreifen, bleibt da nicht mehr viel Platz.

Nochmal: Der gesetzlich vorgeschriebene Mindestabstand beim Überholen eines Fahrrades muß eingehalten werden, auch wenn der Radschutzstreifen etwas anderes vorgibt.

Die Lösung ist, separate, gut ausgebaute Radwege.

Das bestehende Radwegekonzept funktioniert leider NullKommaNull, oder wird nicht umgesetzt.

Leider.

Gelöschter Nutzer #1572380

🗨 4631 seit 18. Jun 2009

Herr Basler, ich gebe Ihnen recht, wir brauchen noch mehr Radwege. Allerdings müssen diese dann auch genutzt werden!!! Dort wo ich wohne gibt es sehr viele sehr gute Radwege, oft direkt neben der Straße (somit auch für nicht Ortskundige sichtbar) Und selbst dort fahren einige Vollidioten mitten auf der Straße. Diesen Radfahrern gehört ebenso eine hohe Strafe! Ich fahre selbst mehrere Räder. Auch Rennrad. Auf der Straße fahre ich nur, wenn es definitiv keinen anderen Weg gibt. Und wenn ich beim fahren andere Radler auf der Straße anspreche, sie sollen doch bitte den Radweg nutzen, ernte ich nicht selten Mittelfinger. Ich fahre auch Auto. Und ich verstehe nicht, warum den Radfahrern immer überall noch mehr Schutz gegeben wird. Beispielsweise vielerorts an den Kreuzungen. Ich als Radfahrer würde

niemals ohne anzuhalten über eine Kreuzung fahren, an der Links von mir ein PKW oder LKW fährt, und rechts abbiegen könnte. Und als Autofahrer verstehe ich diese Konstruktion auch nicht. Da wird Sicherheit suggeriert. Und nachher ist immer nur einer Schuld. Anstatt das der Radler mal Verantwortung für sein Leben übernimmt. Ganz krasse Geschichte zum Schluss: ein Bekannter stand mit laufendem Motor an zweiter Stelle an einer roten Ampel. Ein Radfahrer fuhr durch die wartenden Autos in Schlangenlinien durch. Der Bekannte ist bei Grün ganz normal losgefahren. Der Radfahrer hat ihn von links überholt und wollte vor ihn ziehen. Dabei wurde er natürlich angefahren. Raten Sie mal wer Schuld war.

Heinrich Franzen

🗨 8743 seit 24. Feb 2010

Wieder mal eine Verschlimmbesserung. Warum nicht eine durchgezogene Mittellinie, die auch das Hinterherfahren hinter einem Radfahrer gebietet?

Mal gefragt, wer hält sich daran? Stattdessen wurde ich mal beim Überholen aus einem Sprinter Beifahrerfenster heraus angepöbelt. Wenn der Wille zur Durchsetzung fehlt, ist Vieles unter Willkür zu subsumieren; so z. B. das Hinnehmen von städtischer Geschwindigkeitsbeschränkung (wie beobachtet und gemessen auf Ring in HH) und Bußgeld bei Tempo 35 im sonntäglich, verschlafenen Mittelgebirgsort. Einheitlicher Rechtsraum?

Norbert Riegler

🗨 1537 seit 17. Apr 2018

@Bernhard Basler: Genau, und weil ein Schutzstreifen auf einer schmalen Straße (und 7,5 m ist nicht viel) die eigentlich nötige Breite nicht aufweisen kann, erhöht er die Sicherheit nicht, sondern verringert sie eher. Warum? Ohne Schutzstreifen fahren die meisten Radfahrer möglichst weit rechts am Straßenrand und überholende Fahrzeuge halten weitgehend den Mindestabstand ein. Ausnahmen gibt es in beiden Gruppen, aber daran ändert auch ein Schutzstreifen nichts. Mit Schutzstreifen fahren die Radfahrer eher in dessen Mitte und den Überholenden wird suggeriert, der Schutzstreifen böte genug Platz für Radfahrer und Sicherheitsabstand.

Außerdem wird mit dem Anbringen der Schutzstreifen auch noch die Leitlinie in der Fahrbahnmitte entfernt, was die Sicherheit auch nicht gerade erhöht. Bei einem separaten Radweg könnte man die Straßenbreite auf 6 m verringern und damit den zusätzlichen Platzbedarf für den Radweg teilweise ausgleichen. Aber das kostet halt mehr als ein paar Eimer Farbe.

Julia Krüger

🗨 85 seit 23. Apr 2011

Das ganze ist halt einiges günstiger als Radwege zu bauen.

Ich fahre viel Fahrrad aber nie über Landstraßen. Das ist purer Irrsinn wie ich finde. Es gibt genug Radwege die ich nutzen kann und freiwillig setze ich mich so einer Gefahr sicher nicht aus.

Als Autofahrer, fahre ich dann hinter den Radfahrern her, bis ich weiß, dass ich problemlos überholen kann. Und oft passiert es, dass ich dann von anderen Autofahrern von hinten gedrängelt werde oder sie gleich mich UND den Radfahrer überholen obwohl es kurvig ist oder Gegenverkehr naht. Gerne werden die ersten Autos die uns dann überholen von weiteren begleitet die sich anhängen. So ein Radstreifen macht es also auch für rücksichtnehmende Autofahrer gefährlich.

Warum nicht parallel zu den Straßen Radwege ordentlich ausbauen und eine Pflicht zur Benutzung

aussprechen ?

Hannes Fischer

🗨 3899 seit 24. Jan 2013

Wieder mal eine Billigst-Lösung, diese optische Abgrenzung, die bestenfalls ein Sicherheitsgefühl simuliert. Poller oder Planzenträge wären das Mindeste doch an Massnahmen, aber eine Eimer voll Farbe, das tuts schon für die Radler.

Werner Ketterer

🗨 5999 seit 17. Jun 2009

Ich kenne einen solchen Schutzstreifen in der Ortsdurchfahrt von Malterdingen. Allerdings ist der nur auf einer Straßenseite (wie im obigen Bild), was macht man wenn man mit dem Velo in die Gegenrichtung fahren will?

Norbert Riegler

🗨 1537 seit 17. Apr 2018

@Werner Ketterer: »... was macht man, wenn man mit dem Velo in die Gegenrichtung fahren will?« - Da gibt es mehrere Möglichkeiten:

Lösung A (Lörrach, Bahnhofstraße): Man fährt auf dem Gehweg. Das ist vielleicht sogar so vorgesehen, jedoch wurde die Beschilderung vergessen, die das erlauben würde. Nur bleibt der Schutzstreifen weitgehend leer, weil auch >80% der Radfahrer, für die der Schutzstreifen eigentlich gedacht ist, auf dem Gehweg fahren (auf der falschen Straßenseite!).

Lösung B (Lörrach, Schwarzwaldstraße): Man fährt in beiden Richtungen auf dem Schutzstreifen. Gegenverkehr durch Kraftfahrzeuge gibt es für die Linksfahrer (auch hier >80%) nicht, da unechte Einbahnstraße. Aber die Autofahrer müssen die Linksradler dann rechts überholen und wenn auch noch ein Radfahrer vorschriftsmäßig rechts fährt, was gelegentlich vorkommt, zwischen ihm und dem Falschfahrer hindurch. Wenn dann noch jemand falsch parkt, dann wird es eng ...

Die Falschparker dort sind übrigens meistens städtische Dienstfahrzeuge, die der städtische Gemeindevollzugsdienst natürlich unbehelligt lässt.

Werner Ketterer

🗨 5999 seit 17. Jun 2009

Ja dann ist ja alles geregelt...

Norbert Riegler

🗨 1537 seit 17. Apr 2018

@Werner Ketterer: Geregelt? Ja, im Prinzip schon, aber jeder macht was er will. Und ohne den Schutzstreifen wäre es in der Bahnhofstraße genauso, während in der Schwarzwaldstraße ohne den Schutzstreifen Alle schön auf der rechten Seite fahren würden. Auf dem Schutzstreifen dort sind zwar neben Fahrradsymbolen auch Richtungspfeile aufgemalt, aber seltsamerweise werden die Pfeile ignoriert und nur die Fahrradsymbole beachtet. Das sollte mal ein Verkehrspsychologe untersuchen ...

Hannes Fischer

🗨 3899 seit 24. Jan 2013

Die Präferenzen im (motorisierten) Zweiradverkehr liegen offenkundig woanders:

<http://www.badische-zeitung.de/ein-neuer-unterfahrerschutz-an-den-leitplanken-bei-gersbach-kann-le...>

Aniela Schneider

🗨 4976 seit 15. Feb 2014

Sie sind vor allem sch...sgefährlich, diese Radl-Streifen, und zeugen vom engbegrenzten intellektuellen Horizont der Gewaltigen, die dafür verantwortlich sind.

Nachts, bei diffusem und nebligem Wetter täuschen die Linien eine Mitte vor, die gar nicht gegeben ist.
