

Stellungnahme des Vereins zu Fahrrad-Schutzstreifen in Rösrath August 2018

In Rösrath-Forsbach werden derzeit – wie bereits seit längerem im Rösrather Radverkehrsplan vorgesehen - **einseitige Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Bensberger Str.** markiert, vergleichbar mit den bereits vorhandenen Schutzstreifen in Rösrath-Mitte sowie zw. Rösrath und Hoffnungsthal.

[Deutschlands Radverkehr boomt](#), stellte das Bundesverkehrsministerium unlängst fest. Unser Verein hat sich seit seiner Gründung 2011 stets um die Entwicklung Rösraths hin zu einer Radfreundlichen Stadt bemüht und entsprechende Impulse gesetzt. Die Vereinsgründung war zudem mit der preisgekrönten Idee verbunden, einen naturnahen Radwanderweg zwischen Hoffnungsthal-Lehmbach und Overath-Untereschbach einzurichten.

Wir begrüßen und unterstützen daher die laufende Maßnahme, ebenso die weiterhin lfd. Bemühungen der Stadt zur Errichtung von Bikeboxen an den Bahnhöfen Rösrath und Rösrath-Stümpen (vgl. entsprechende Beschluss-Vorlagen im Planungs-Ausschuss vom 03.09. TOP 14 und 16)

Wir möchten unseren Dank an die Verantwortlichen in der Verwaltung allerdings mit einer konstruktiven Kritik begleiten, die wir anlässlich der Einrichtung bisheriger Schutzstreifen auch schon ausgedrückt haben – wohl wissend, dass den Verantwortlichen vor Ort durch entsprechende Vorschriften eigentlich die Hände gebunden sind, die Schutzstreifen an den vorhandenen Engstellen (in Forsbach über eine Länge von 350 m) fortzuführen, statt sie dort enden zu lassen. Mit anderen Worten: da, wo der Schutz besonders wichtig wird, endet er. Solange eine primär durchgehende Fortführung der Schutzstreifen im Bereich der Engstellen wegen bestehender Vorschriften nicht möglich ist, regen wir erneut an, alternativ ein Tempo-30-Limit intensiv zu diskutieren – analog der längst akzeptierten 30-er Zone im Bereich der Grundschule in Hoffnungsthal. Diese sollte u.E. bis einschl. der gefährlichen und für Radfahrer völlig ungesicherten Kurve vor der Sülzbrücke im Bereich der Ausfahrt Volbergerstr. ausgedehnt werden. Diese Maßnahme würde zudem den geplanten Denkmalschutzbereich bis zum Rathaus aufwerten.

Hintergrundwissen zu Rad- Schutzstreifen:

Die Norm-Vorschriften für Schutzstreifen und Radstreifen gehen aus der sog. ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) hervor - ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Die ERA werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben. In einigen Bundesländern ist die Anwendung der ERA 2010 verbindliche Voraussetzung für eine finanzielle Förderung, so auch in NRW.

In der ERA ist u.a. festgeschrieben, unter welchen Gegebenheiten (Verkehrsdichte, Strassenbreite u.a.) Schutzstreifen für Radfahrer möglich sind. Schutzstreifen, auch als Angebotsstreifen oder Suggestivstreifen bezeichnet, sind Radverkehrsanlagen, die mit Zeichen 340 (Leitlinie, eine unterbrochene dünne Markierung, sogenannter Schmalstrich) und dem Sinnbild Fahrrad auf der Fahrbahn markiert werden. Schutzstreifen dürfen überfahren werden, Radstreifen hingegen nicht; diese sind mit durchgezogener Linie markiert und benutzungspflichtig!

Die Markierung von Schutzstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h in Frage. Sie können angelegt werden, wenn eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist oder dem Radverkehr ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und Fahrbahnbreite sowie Verkehrsstruktur es grundsätzlich zulassen.

Sie sind nach den ERA in der Regel 1,50 m breit anzulegen, mindestens aber 1,25 m. **Die verbleibende Restfahrbahn, auch Fahrgasse genannt, muss mindestens 4,50 m breit sein.** Bei Fahrbahnbreiten unter 7,00 m zwischen den Bordsteinen können nach diesen Anforderungen keine beidseitigen Schutzstreifen angelegt werden.

In einem **Modellprojekt in Baden-Württemberg** wurden Schutzstreifen auch in engeren Fahrbahnen angelegt und untersucht. Diese haben sie sich wohl überwiegend als tauglich erwiesen. [5] In Baden-Württemberg können sie seitdem im Einzelfall auch bei unter 7,00 m Fahrbahnbreite eingesetzt werden. Im weiteren Bundesgebiet steht diese Möglichkeit wohl noch aus.

In den Niederlanden gehen die (Rad-) Verkehrsplaner wesentlich weiter und genehmigen Schutzstreifen, die trotz Fahrbahnbreiten dtl. unter 7 m beidseitig in 1,80 m Breite konsequent durchgezogen werden, auch wenn die verbleibende (optische) Breite für den PKW-Verkehr an Engstellen zum Teil < 1 m beträgt, wie ein Beispiel aus der Kleinstadt Meerssen zeigt vgl. <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/meerssen-umstrittener-strassenumbau-in-den-niederlanden-a-1219437.html>



Schutzstreifen in Meerssen (NL) ...
... konsequent in 1,80 m Breite durchgezogen -
auch im Bereich sehr enger Fahrbahnstellen

Schutzstreifen in Rösrath-City ...
... enden an gefährlichen Engstellen



Der Verein Lebenswertes Sülztal regt an, bei der Anlage von Schutzstreifen (in Rösrath) mehr Planungsmut zugunsten der Radfahrer zu zeigen und die bestehenden Vorschriften der ERA 2010 – die sich derzeit in einer Novellierung befinden – maximal auszuschöpfen bzw. alternativ zu durchgehenden Schutzstreifen an den Engstellen der „City-Bereiche“ aller drei Stadtteile eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Dr. Heinrich Mersmann
Vorstandsmitglied Verein Lebenswertes Sülztal e.V.
<http://verein.lebenswertes-suelztal.de/>