

Kleine Anfrage

des Abg. Gerhard Stolz Bündnis 90/Die Grünen

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Schutzstreifen für den Radverkehr im Straßenraum

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Anlage von durch eine unterbrochene Fahrbahnmarkierung abgetrennten Mehrzweckstreifen am rechten Fahrbahnrand von Innerortsstraßen, die vorrangig vom Radverkehr, aber auch von breiten Kraftfahrzeugen benutzt werden dürfen?
2. In welchen Kommunen des Landes wurden in der Vergangenheit solche Mehrzweckstreifen für den Radverkehr gelegt?
3. Welche Erfahrungen wurden von seiten der jeweiligen Stadtverwaltungen sowie Polizei mit diesen Schutzstreifen/Mehrzweckstreifen gemacht, insbesondere hinsichtlich
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr,
 - Geschwindigkeitsreduzierung des Straßenverkehrs durch optisch verengte Fahrbahnen,
 - Beschleunigung des Radverkehrs bei Stau und zähflüssigem Verkehr, da sich die Kraftfahrzeuge dann nicht mehr unmittelbar am rechten Fahrbahnrand orientieren?
4. Warum wurde die in der Vergangenheit vom Regierungspräsidium Stuttgart geduldete Anlage von Mehrzweckstreifen zum Schutz des Radverkehrs vom Verkehrsministerium in diesem Jahr untersagt?
5. Wie ist auf Bundesebene der Stand der Aufnahme von gesonderten Schutzstreifen für den Radverkehr in die Straßenverkehrsordnung?
6. An welche Kriterien soll dabei die Zulässigkeit der Anlage von Schutzstreifen gebunden werden?

7. Welche Möglichkeiten der Förderung/Sicherung des Radverkehrs sieht die Landesregierung in solchen Fällen, in denen auf stark belasteten Innerortsstraßen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten weder die Anlage gesonderter Radspuren möglich ist, noch die Anlage von Schutzstreifen/Mehrzweckstreifen aufgrund der geplanten Kriterien zulässig ist?

16.07.96

Stolz Bündnis 90/Die Grünen

Antwort

Mit Schreiben vom 14. August 1996 Nr. 34-3851.1-3/23 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Der sog. „Schutzstreifen“ für Radfahrer (schmalere Fahrstreifen am Fahrbahnrand, der durch eine Leitlinie gemäß Zeichen 340 StVO abgegrenzt wird) wird seit einigen Jahren diskutiert und insbesondere von den Fahrradverbänden mit Nachdruck gefordert.

Die Anlage von Schutzstreifen entspricht jedoch nach einhelliger Auffassung der Straßenverkehrsrechtler nicht den geltenden Vorgaben der Straßenverkehrsordnung bezüglich der Verwendung der Leitlinie und der Anlage von Fahrstreifen und ist deshalb z. Z. rechtswidrig.

Gegen eine uneingeschränkte Zulassung von Schutzstreifen bestehen darüber hinaus erhebliche Sicherheitsbedenken, insbesondere bei starkem Kraftfahrzeugverkehr mit einem hohen Anteil an Schwerverkehr. Es besteht nämlich die Gefahr, daß die Schutzstreifen vom Kraftfahrzeugverkehr häufig überfahren oder tangiert werden. Die erforderlichen Sicherheitsabstände zum Radfahrer sind dann nicht mehr gewährleistet.

Im Interesse der Förderung des Fahrradverkehrs ist beabsichtigt, durch Änderung der StVO die Anlage von Schutzstreifen für den Fahrradverkehr unter bestimmten Voraussetzungen zu ermöglichen.

Dazu wurde in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe ein Entwurf zur Änderung der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift mit ganz konkreten Einsatzkriterien für den Schutzstreifen erarbeitet, die insbesondere die Sicherheit des Radfahrerverkehrs betreffen. Dadurch soll eine einheitliche Anwendungspraxis ermöglicht werden. Nur unter Beachtung dieser Einsatzkriterien ist eine Verbesserung der Führung und des Schutzes der Radfahrer zu erwarten und nur unter diesen Bedingungen hat das Land die Aufnahme des Schutzstreifens in die Straßenverkehrsordnung bisher unterstützt. In welcher Form, unter welchen Bedingungen und zu welchem Zeitpunkt nunmehr der Schutzstreifen in die StVO aufgenommen wird, ist derzeit aber noch nicht absehbar.

Zu 2. und 3.:

Eine Übersicht über die Gemeinden, in denen Schutzstreifen eingerichtet worden sind, liegt nicht vor. Auch Erfahrungsberichte einzelner Gemeinden fehlen. Aussagen über die Wirksamkeit von Schutzstreifen sind deshalb nicht möglich. Das Ministerium hat Anfragen von Gemeinden zur Anlage von Schutzstreifen mit dem Hinweis abschlägig beschieden, daß für Schutzstreifen keine Rechtsgrundlage besteht und deshalb erst die Änderung der Straßenverkehrsordnung abgewartet werden müsse.

Zu 4.:

Nachdem mehrere Fälle nicht nur im Regierungsbezirk Stuttgart bekanntgeworden sind, in denen Schutzstreifen in einer Form und unter Bedingungen angelegt

worden sind, die den geplanten Einsatzkriterien widersprechen, hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr in einem Runderlaß darauf hingewiesen, daß beim Einsatz von Schutzstreifen ein hohes Sicherheits- und Haftungsrisiko besteht.

Zu 5.:

Dem Bundesverkehrsministerium liegt seit längerem ein von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe erarbeiteter Entwurf zur Änderung der Straßenverkehrsordnung und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift vor, der neben der Einführung des Schutzstreifens auch andere Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs vorsieht. Derzeit ist keine Aussage darüber möglich, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt das Bundesverkehrsministerium eine entsprechende Änderungsverordnung zur Straßenverkehrsordnung und zu der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift im Bundesrat einbringen wird. Es ist auch nicht sicher, ob eine Aufnahme des Schutzstreifens in die StVO eine Mehrheit im Bundesrat bekommen wird.

Zu 6.:

Nach dem o. g. Entwurf sollen Schutzstreifen innerorts nur unter der Voraussetzung angeordnet werden dürfen, daß

1. die Breite der für den fließenden Fahrzeugverkehr zur Verfügung stehenden Fahrbahn mindestens 7,0 m und weniger als 8,5 m, die Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr 1,25 m und die Breite des Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr mindestens 4,5 m beträgt,
2. die Verkehrsbelastung und Verkehrsstruktur eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch mehrspurige Fahrzeuge nur in seltenen Ausnahmefällen notwendig macht; das heißt der Anteil des Schwerverkehrs unter 5 % und in jedem Fall unter 500 Schwerverfahrzeuge/Tag liegt und
3. der ruhende Verkehr durch Zeichen 283 ausgeschlossen wird.

Zu 7.:

Wenn im Straßenraum aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine speziellen Fahrstreifen für den Radverkehr ausgewiesen werden können, die Verkehrsbelastung aber eine Herausnahme des Radverkehrs aus der Straße angezeigt erscheinen läßt, muß insbesondere die Führung des Radverkehrs über Nebenstraßen angestrebt werden.

In Vertretung

Finkenbeiner

Ministerialdirektor