

Modellversuch Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts

Mögliche Bürgerfragen zum Hintergrund des Versuchs:

Warum wird dieses Projekt durchgeführt?

Mit den Schutzstreifen soll insbesondere in ländlichen Regionen ein Angebot geschaffen werden, wo aus Sicherheitsgründen bauliche Radwege nicht unbedingt erforderlich sind und ein alternatives Wegenetz nicht vorhanden ist. Nun sollen in 6 Bundesländern auf gering befahrenen Straßen bis max. 4.000 Pkw/Tag Erfahrungen gesammelt werden. Die Fahrzeugstärken im Kreis Stormarn liegen auf den ausgewählten Straßen zwischen 1.400 und 3.200 Pkw/Tag.

Bleibt die Mittelmarkierung auf der Straße bestehen?

Nein. Die Projektstrecken werden völlig neu markiert. Neben einer Erneuerung der Fahrbahnbegrenzung am Rand werden in beiden Richtungen die auffälligen Schutzstreifen markiert, wie sie aus Ortslagen bereits seit 1997 bekannt sind. Sie werden durch eine Leitlinie (Abfolge Strich-Lücke) vom Rest der Fahrbahn abmarkiert

Wenn markiert ist, wo muss ich als Kfz-Führer fahren?

Nach der Markierung der Schutzstreifen verbleibt in der Mitte der Straße eine sog. Kernfahrbahn. In dieser muss der Kfz-Führer fahren. Nur bei Bedarf, z.B. bei Gegenverkehr durch andere Kraftfahrzeuge, darf er auf den Schutzstreifen ausweichen.

Wie breit ist die Kfz-Fahrspur?

Die Kernfahrbahn ist mindestens 2,75 m breit und damit so bemessen, dass ein Befahren des Schutzstreifens im Regelfall (ohne Gegenverkehr) nicht erforderlich ist. Sie kann stellenweise breiter sein, da auch bei wechselnder Straßenbreite die Schutzstreifen für den Radverkehr immer gleich breit ausgeführt werden.

Darf ich auch weiterhin auf der rechten Spur fahren?

Es gibt keine rechte Fahrspur mehr. Es gibt nur noch die Kernfahrbahn. Auf der Kernfahrbahn hat man sich möglichst mittig zu halten.

Darf ich mit dem Kfz über die Markierung fahren?

Wie bei den Schutzstreifen in den Ortslagen gilt auch hier: der Schutzstreifen darf nur bedarfsweise und ohne Behinderung des Radverkehrs überfahren werden, der Kfz-Führer hält sich in der Kernfahrbahn.

Wie verhält man sich im Begegnungsverkehr?

Im Begegnungsfall zweier Kfz - wie auch vor Kuppen oder Kurven - kann der Schutzstreifen selbstverständlich nach rechts kurzzeitig überfahren werden. Allerdings darf der Radverkehr dabei nicht behindert werden: sollte ein Radfahrer in Fahrtrichtung auf gleicher Höhe sein, muss der Kfz-Führer hinter dem Radfahrer bleiben, bis sein eigener Gegenverkehr vorbei bzw. die Kuppe überquert oder die Kurve durchfahren ist.

Ist es für den Radfahrer ersichtlich, wo er fahren soll?

Alle ca. 300 m wird auf dem Schutzstreifen ein Fahrrad-Piktogramm aufgebracht. Wie schon innerorts ist dies für den Radfahrer ein bekanntes Zeichen, dass der Radfahrer im Bereich des Schutzstreifens zu fahren hat. Auch der Radfahrer darf den Schutzstreifen nur bedarfsweise nach links verlassen, wenn dabei der Kfz-Verkehr nicht behindert wird.

Wie breit ist die Spur für die Radfahrer?

Der Schutzstreifen ist mindestens 1,25 m. Da die Kernfahrbahn in jedem Fall mit mindestens 2,75 m einzuhalten ist, kann bei Straßenbreiten unter 5,75 m der Schutzstreifen auch schmaler sein. Im Kreis Stormarn hat der Schutzstreifen an der K 79 eine Breite von 1,50 m, an der K 97 eine Breite von 1,30 m und an der K 98 eine Breite von 1,35 m .

Holzlaster und landwirtschaftliche Fahrzeuge sind wesentlich breiter als die Kfz-Fahrspur - wie sollen diese Fahrzeuge fahren?

Holzlaster sind - wie auch Müllfahrzeuge - nicht breiter als die Kernfahrbahn. Fahrzeuge mit Überbreite brauchen bereits heute besondere Genehmigungen, um die Straßen zu nutzen. Sie sind zur besonderen Rücksichtnahme verpflichtet und halten sich nach aller Erfahrung auch daran.

Wird es Geschwindigkeitsbeschränkungen geben? Wie soll man sich verhalten, wenn der voranfahrende Kfz-Führer den nachfolgenden Fahrer nicht überholen lässt? Es wird sich sicher nicht immer an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten.

Auf allen Versuchsstrecken wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h - stellenweise auf 50 km/h - beschränkt. Fahrer, die höhere Geschwindigkeiten fahren, begehen einen Regelverstoß. Bei nachfolgenden Kfz-Führern, die schneller als 70 km/h fahren und drängeln, sollte man vernünftigerweise keinen Konflikt suchen, es ist die Aufgabe der Polizei und nicht der anderen Verkehrsteilnehmer, Regelverstöße zu ahnden. Selbst sollte man annähernd 70 bzw. 50 km/h fahren. Deutlich geringere Geschwindigkeiten könnten den Verkehr behindern.

Für die Geschwindigkeit, die jetzt zulässig ist, ist die Fahrspur für Kfz zu schmal, die Unfallgefahr ist dadurch sehr hoch. Werden durch dieses Projekt nicht auch Unfälle provoziert, die hätten vermieden werden können?

Die Kernfahrbahn ist für Pkw und Lkw mit bis zu 70 km/h als ausreichend breit anzusehen. Aufgrund von Erfahrungen in den Niederlanden ist davon auszugehen, dass durch die Maßnahme nicht nur eine Verbesserung der Sicherheit aus Sicht des Radverkehrs erzielt werden kann. Es besteht die berechtigte Annahme, dass sich die Maßnahme auch positiv auf die Sicherheit für den Kfz-Verkehr auswirkt (etwa durch eine verringerte Fahrgeschwindigkeit in Verbindung mit einem angepassten Spurverhalten, was Unfällen durch Abkommen von der Fahrbahn vorbeugen soll).

Verliert der Kfz-Führer durch die fehlende Mittelleitlinie nicht die Orientierung für die Einschätzung der Fahrbreite (Bsp. abgefahrene Seitenspiegel)?

Bereits heute gilt: Eine Mittelmarkierung wird nur aufgebracht, wenn sich der Verkehrsteilnehmer durchgehend darauf verlassen kann, dass sich gefahrlos auf beiden Fahrspuren Lkw begegnen können. Die Markierung der Schutzstreifen und die Einrichtung der Kernfahrbahn ändert nichts an der vorhandenen Straßenbreite. Wo sich bisher zwei Lkw gefahrlos begegnen konnten, wird dies auch weiterhin möglich sein, wenn beide Kfz-Führer kurzzeitig von der Kernfahrbahn rechts über den Schutzstreifen fahren. Wo eine Begegnung von zwei Lkw schon jetzt nicht gefahrlos möglich ist, wird auch weiterhin Vorsicht geboten sein. Bei markierten Schutzstreifen sind in beiden Fällen allerdings auf gleicher Höhe fahrende Radfahrer vorrangig zu beachten.

Wie lange dauert dieser Versuch?

Der Versuch dauert bis zum 31.12.2014.

Wird die Radmarkierung wieder entfernt werden nach Beendigung des Projektes?

Anfang des Jahres 2015 werden alle Strecken wieder in ihren vorherigen Zustand versetzt.