

AUTO

[Schlagzeilen](#) | [Wetter](#) | [DAX 12.712,18](#) | [TV-Programm](#) | [Abo](#)[Nachrichten](#) > [Auto](#) > [Aktuell](#) > [Fahrräder](#) > Radfahrstreifen: Enge für alle**Radfahrstreifen**
Enge für alle

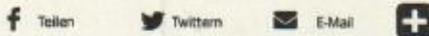
In vielen Städten sollen sich Radler und Autofahrer die Straße teilen. Die Idee: Durch Markierungen wird jedem sein Platz zugewiesen. Doch die Umsetzung frustriert meist beide Seiten.

Von Güven Purlul



Fotos

Güven Purlul



Montag, 24.04.2017 17:29 Uhr

[Drucken](#) [Nutzungsrechte](#) [Feedback](#) [Kommentieren](#)

Wenig Zeit? Am Textende gibt's eine Zusammenfassung.

Eigentlich sind sogenannte Radfahrstreifen ein eindeutiges Statement für die Förderung des Fahrradverkehrs: Die Streifen verlaufen auf der Fahrbahn für Autos, eine auf den Asphalt gepinselte Linie zeigt an, wo die Straße ausschließlich für Radler reserviert ist. Autofahrern wird also Platz genommen und Fahrradfahrern gegeben. Doch von Letzteren wird dieses Geschenk oft abgelehnt - aus gutem Grund.

Daniel Doerk fühlt sich zum Beispiel auf den Radstreifen wie zwischen zwei Gefahrenquellen eingepfercht. Wenn er durch seinen Wohnort Osnabrück fährt, fließt links Verkehr dicht an ihm vorbei; rechts von ihm stehen parkende Autos, jederzeit könne sich eine Tür öffnen. "Ein mulmiges Gefühl", sagt der [Fahrradaktivist und Blogger](#).

Seine Angst ist nachvollziehbar: Eigentlich müssen Autofahrer mindestens 1,5 Meter Abstand beim Überholen von Radlern einhalten. Doch oft beträgt der Abstand zu Autos oder Lkw nicht mal eine Armlänge - wie in diesem Video gut zu sehen ist:

Anmelden



SPIEGEL ONLINE

Dass Radler hier zu Spießrutenfahrten verdammt sind, räumt sogar die Stadt Osnabrück ein. Auf "zu schmalen Radfahrstreifen an Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung", werde die subjektive Sicherheit "als schlecht wahrgenommen", heißt es auf Anfrage. Die Folge: Es komme "vermehrt zum Vermeiden der Strecken", oft würden die Radler auch auf den Gehweg ausweichen.

Am Beispiel Osnabrück zeigt sich, was mit einer gut gemeinten Änderung der Infrastruktur passiert, wenn sie schlecht umgesetzt wird. Daniel Doerk wünscht sich jedenfalls einen baulichen Schutz vor dem Kfz-Verkehr, den Radstreifen bisher nicht bieten. "Die Leute wollen möglichst getrennt vom Autoverkehr fahren, weil sie sich dann sicherer fühlen", sagt Doerk. Diesen Schutz bieten vor allem Hochbordradwege, also Radwege, die mit Fußgängerwegen kombiniert sind.

Von der Beantwortung der Frage, wie in Städten die Infrastruktur für Radfahrer verbessert werden kann, hängt vieles ab: Schließlich sollen nach dem Willen der Kommunen mehr Leute vom Auto aufs Rad umsteigen. Die Verkehrslage würde sich entspannen und weniger Abgase die Luft verpesten. Gelingt das eher mit Radstreifen oder Hochbordradwegen?

Risiko "Geisterradler"

Die offizielle Unfallstatistik enthält keine Angaben darüber, ob sich ein Verkehrsunfall auf einem Radweg oder einem Radstreifen ereignet hat. Eine ausführliche Analyse von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem Thema liegt schon einige Jahre zurück. Doch das Fazit [der Studie aus dem Jahr 2009](#) hilft nicht viel weiter: "Eine generelle Präferenz für einen Anlagentyp kann aufgrund der Untersuchungsergebnisse nicht getroffen werden", heißt es.

Die Behörde kam zwar zu dem Schluss, dass die Unfallgefahr auf Radwegen etwas höher sei als auf Radstreifen - doch das liege vor allem auch daran, dass viele Unfälle auf Radwegen auf das Fahren in falscher Richtung zurückzuführen seien. Wären die "Geisterradler" in korrekter Richtung unterwegs, wäre die Unfallrate zwischen Radwegen und Radstreifen vergleichbar, erklärten die BASt-Autoren.

Fotostrecke

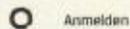


14 Bilder

Fahrradfahrer in Deutschland: Eine Handbreite vom Lkw entfernt

Die Zahl der Unfälle sagt zudem nichts über ihre Schwere aus. Auf viel befahrenen Radwegen, die zu schmal sind, kommt es häufiger zu Unfällen beim Überholen von Radfahrern untereinander. Ungleich schlimmere Folgen können jedoch plötzlich aufgestoßene Autotüren haben. Sogenannte "Dooring"-Unfälle enden nicht selten mit schwersten Verletzungen oder gar tödlich für Radfahrer. Diese Gefahr ist auf Radstreifen weit größer, da sich hier die Fahrertüre zum Streifen hin öffnet.

Am gefährlichsten sind aber Kreuzungen: Viele Radler kommen auf Radstreifen durch abbiegende Fahrzeuge ums Leben. 2014 starben auf einer Kreuzung in Osnabrück zwei Radler im Abstand von wenigen Monaten, weil sie von abbiegenden Lkw überrollt wurden. Dabei sind Radler dort gut sichtbar für die anderen



20 Prozent.

Weit über 40 Prozent sind es dagegen in der 100 Kilometer nördlich gelegenen, gleich großen Stadt Oldenburg. Radstreifen spielen dort so gut wie keine Rolle. Fast überall verlaufen Hochbordradwege auf dem Bürgersteig. Einige sind zwar in die Jahre gekommen, aber das Sicherheitsgefühl durch die Trennung vom Autoverkehr schätzen offenbar die meisten Bürger: Obwohl die Stadt vielerorts die Straßen für Radler freigab und das sogar mit Verkehrsschildern kommunizierte, fahren fast alle weiter auf den Hochbordradwegen.

Vote

Abstimmung für Autofahrer

Was halten Sie als Autofahrer von Radfahrstreifen?

- Ich finde sie gut, so haben auf der Straße alle ihren Platz.
- Mich stören sie, das nimmt den Autos nur Platz weg.
- Mich stören sie, weil ich Angst habe, einen Radler zu rammen. Die Streifen sollten breiter sein.
- Ich habe dazu keine Meinung.

Abstimmen / Ergebnis

Unsicherer scheint das nicht zu sein: Rein statistisch müssten in Oldenburg mehr Radfahrer ums Leben kommen als in Osnabrück, doch tatsächlich ist es umgekehrt: Starben in Osnabrück im Zeitraum 2009 bis 2016 zehn Radfahrer bei Unfällen, waren es in Oldenburg nur vier. Viel Radverkehr führt eben auch zu mehr Sicherheit, weil der einzelne Radler nicht mehr so leicht übersehen wird.

Trotzdem wird zum Beispiel in der zweitgrößten Stadt Deutschlands auf die Radstreifen-Lösung gesetzt: Hamburg möchte den Radverkehr verdoppeln und hat dafür eine Radverkehrskordinatorin eingesetzt. Kirsten Pfaue ist eine Befürworterin von Radstreifen.

Um die Vorzüge zu erläutern, verweist sie auf die Grindelallee, eine kürzlich umgestaltete Hauptstraße im Univiertel. Von dem ehemaligen Radweg auf dem Bordstein ist nichts mehr übrig. Stattdessen markieren weiße Linien auf der Fahrbahn einen etwa 1,50 Meter breiten Radstreifen, zwischen parkenden Autos und fließendem Verkehr. "Das ist für mich ein Vorzeigeradweg, weil der Fahrradfahrer in gutem Maß seinen Platz bekommt", sagt Pfaue. Auch Fußgänger hätten jetzt mehr Raum "und gute Radverkehrsförderung ist auch immer Förderung für den Fußverkehr".

Vote

Abstimmung für Radfahrer

Was halten Sie als Radler von Radfahrstreifen?

- Auf Radfahrstreifen fahre ich gern, dort fühle ich mich wohl.
- Ich vermeide Radfahrstreifen. Sie sind zu eng und ich habe Angst, von Autos angefahren zu werden.
- Sie sind keine ideale Lösung, aber auf Hochbordradwegen fühle ich mich noch unsicherer.
- Ich habe keine Meinung dazu.

Abstimmen / Ergebnis

Doch statt mit Fußgängern kommt es zu Konflikten mit Autofahrern: Die müssen die Radstreifen immer überqueren, wollen sie ein- oder ausparken. Im dichten Berufsverkehr provoziert das Gefahren. Dass sich viele Radfahrer dabei wie im

