

Antrag

**des Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und
des Abg. August Schuler u. a. CDU**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Modellprojekte Fahrrad-Schutzstreifen – Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Erkenntnisse, national und international, der Landesregierung vor der von der AGFK mit Förderung der Landesregierung durchgeführten „Modellprojekte Schutzstreifen“ hinsichtlich des verkehrlichen Effekts (positiv oder negativ) für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorlagen – insbesondere bezüglich der Schutzstreifen außerorts;
2. welche Ziele die Landesregierung mit den Modellprojekten Schutzstreifen in Baden-Württemberg verfolgt;
3. in welchen verschiedenen Varianten Fahrrad-Schutzstreifen auf den Verkehrsstrecken der „Modellprojekte Schutzstreifen“ eingesetzt werden;
4. wie die Umsetzung der Modellprojekte erfolgte und nach welchen Kriterien die Versuchsstrecken ausgesucht und die Erhebungsdaten ausgewertet wurden;
5. wie der aktuelle Sachstand der Modellprojekte ist;
6. welche Erkenntnisse sich aus den Modellprojekten für Schutzstreifen innerorts und außerorts ergeben (insbesondere hinsichtlich Nutzungszahlen, Konfliktsituationen und Unfälle, Verlagerungseffekte, Zahl der Überholvorgänge, Überholabstände, Befahrung der Streifen durch Pkw sowie Akzeptanz bei Radfahrerinnen und Radfahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern);

7. welche Handlungsempfehlungen und rechtliche Implikationen sich aus den Modellprojekten zum jetzigen Stand hinsichtlich der Anwendungsbereiche, der Schutzstreifenbreite und des Abstands zum Seitenraum und weiterer Kriterien ergeben;
8. ob die Landesregierung vorsieht, die Modellprojekte weiterzuführen, auszuweiten oder zu wiederholen;
9. ob die im Zuge der Modellprojekte aufgebrauchten Schutzstreifen auf den Versuchsstrecken zur dauerhaften Einrichtung werden sollen.

22.3.2022

Katzenstein, Gericke, Achterberg, Braun, Hentschel,
Joukov, Marwein, Nüssle, Saint-Cast GRÜNE

Schuler, Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
Mayr, Dr. Pfau-Weller CDU

Begründung

Im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ von Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg 2021 bis 2026 ist vereinbart, bis zum Jahre 2030 einen Radverkehrsanteil von 20 Prozent zu erreichen. Dieses wichtige und ambitionierte Vorhaben kann nur gelingen, wenn sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen die Rahmenbedingungen für eine höhere Attraktivität und bessere Sicherheit des Radfahrens geschaffen werden.

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) und mit Förderung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg wurde und wird an zahlreichen Pilotstrecken seit 2019 im ganzen Land eruiert, ob und unter welchen Einsatzbedingungen (Verkehrsbelastung, Straßenbreiten, Längsneigung etc.) der Einsatz von Schutzstreifen innerorts mit schmaler Kernfahrbahn sowie außerorts empfohlen werden kann, um das Radfahren sicherer und attraktiver zu gestalten und somit auch den Radverkehrsanteil im Land zu erhöhen. Die rechtlichen Voraussetzungen für Fahrrad-Schutzstreifen, insbesondere deren Zulässigkeit außerorts, muss der Bund schaffen. Mit diesem Antrag sollen die Erkenntnisse und Implikationen der Modellprojekte abgefragt werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 28. April 2022 Nr. VM4-0141.5-26/8/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Erkenntnisse, national und international, der Landesregierung vor der von der AGFK mit Förderung der Landesregierung durchgeführten „Modellprojekte Schutzstreifen“ hinsichtlich des verkehrlichen Effekts (positiv oder negativ) für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorlagen – insbesondere bezüglich der Schutzstreifen außerorts;

Die Markierung von Schutzstreifen ist in Deutschland gemäß der Straßenverkehrsordnung auf Innerortsstraßen begrenzt und im Außerortsbereich nicht als Regelungsform zugelassen.

Zu Schutzstreifen außerorts ist das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans vom Bund geförderte Projekt „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ (Alrutz et al., 2017) zu nennen. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass Schutzstreifen außerorts keinen getrennten Radweg ersetzen können, aber unter bestimmten Randbedingungen auch keine negativen Entwicklungen auf die Verkehrssicherheit haben. Aussagen zur Attraktivität der Strecken für den Radverkehr wurden nicht getroffen.

Mit dem Thema Schutzstreifen innerorts bei schmalen Kernfahrbahnen hat sich zuvor die Studie von Kaulen (2014) „Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts“ befasst. Sie stellte fest, dass objektiv das größte Unfallrisiko vom ruhenden Verkehr ausgeht. Die subjektive Bewertung stellt häufig die fehlende bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr sowie enge Überholmanöver in den Mittelpunkt und fällt oft schlechter aus.

Dagegen werden in den Niederlanden, Dänemark und der Schweiz Schutzstreifen verstärkt eingesetzt. In den Niederlanden sind beispielsweise auch schmale Kernfahrbahnen innerorts und außerorts (ausschließlich auf schwach belasteten Strecken mit Tempo 60) zulässig.

2. welche Ziele die Landesregierung mit den Modellprojekten Schutzstreifen in Baden-Württemberg verfolgt;

Schutzstreifen sind eine vergleichsweise einfach und günstig umsetzbare Möglichkeit, den Radverkehr sichtbarer zu machen. Bisher wurde aber nicht ausreichend untersucht, ob, und falls ja, unter welchen Randbedingungen Schutzstreifen außerorts sowie auf schmalen Straßen innerorts eine Radverkehrsführung sein können, die der Verkehrssicherheit und der Attraktivität speziell für die besonders schutzbedürftigen Radfahrer/-innen dient. Die Modellprojekte Schutzstreifen sollen bislang nicht zulässige Radverkehrsführungen fachlich untersuchen und gegebenenfalls konkrete Rahmenbedingungen und Einsatzkriterien für eine attraktive und verkehrssichere Anordnung ableiten.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. in welchen verschiedenen Varianten Fahrrad-Schutzstreifen auf den Verkehrsstrecken der „Modellprojekte Schutzstreifen“ eingesetzt werden;

Betrachtet wurden Schutzstreifen innerorts und außerorts über einen Projektzeitraum von drei Jahren (2019 bis 2021). Im Fokus der Untersuchungen innerorts stehen beidseitige Schutzstreifen auf Straßen mit schmaler Kernfahrbahn sowie einseitige Schutzstreifen auf Abschnitten mit Längsneigung. Außerorts werden die Einsatzbereiche zur Markierung ein- oder beidseitiger Schutzstreifen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und Struktur der Straße, den topografischen Verhältnissen und den gegebenen Straßenbreiten untersucht und bewertet.

4. wie die Umsetzung der Modellprojekte erfolgte und nach welchen Kriterien die Versuchsstrecken ausgesucht und die Erhebungsdaten ausgewertet wurden;

Die AGFK-Mitgliedskommunen wurden aufgerufen, Versuchsstrecken zu melden, die die oben genannten Parameter erfüllen. Außerdem wurden Strecken untersucht, für die bereits eine Ausnahmegenehmigung für die Markierung eines Schutzstreifens bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde angesucht worden war. Vor den Markierungsarbeiten erfolgte eine Vorher-Untersuchung (Ausnahme: bereits markierte Modellstrecken, die bereits in einem vorangegangenen Modellvorhaben voruntersucht wurden). Die Nachher-Untersuchung startete nach einer sechswöchigen Gewöhnungsphase nach Markierung der Schutzstreifen. Kriterien der Bewertung waren z. B. die unterschiedlichen Interaktionen, das Abstandsverhalten und die Entwicklung der Zahl von Verkehrsteilnehmenden, jeweils im Vorher-Nachher-Vergleich (soweit möglich). Die Erfassung der Verkehrsbewegungen erfolgte mittels eines Kamerasystems an einer jeweils festgelegten Beobachtungsstelle.

5. wie der aktuelle Sachstand der Modellprojekte ist;

6. welche Erkenntnisse sich aus den Modellprojekten für Schutzstreifen innerorts und außerorts ergeben (insbesondere hinsichtlich Nutzungszahlen, Konfliktsituationen und Unfälle, Verlagerungseffekte, Zahl der Überholvorgänge, Überholabstände, Befahrung der Streifen durch Pkw sowie Akzeptanz bei Radfahrerinnen und Radfahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern);

7. welche Handlungsempfehlungen und rechtliche Implikationen sich aus den Modellprojekten zum jetzigen Stand hinsichtlich der Anwendungsbereiche, der Schutzstreifenbreite und des Abstands zum Seitenraum und weiterer Kriterien ergeben;

8. ob die Landesregierung vorsieht, die Modellprojekte weiterzuführen, auszuweiten oder zu wiederholen;

9. ob die im Zuge der Modellprojekte aufgebrachten Schutzstreifen auf den Versuchsstrecken zur dauerhaften Einrichtung werden sollen.

Die Fragen 5 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Untersuchungen des Modellvorhabens wurden im letzten Jahr abgeschlossen. Aktuell werden die Ergebnisse geprüft. Ziel ist es, dies im ersten Halbjahr 2022 abzuschließen. Die Modellvorhaben wurden von der AGFK durchgeführt.

Die bereits bestehenden Strecken haben eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung bis Ende 2022 erhalten. Entsprechend den Bewertungen der Modellvorhaben durch das Verkehrsministerium kann anschließend über die dauerhafte Einrichtung oder Entfernung der derzeit angeordneten Schutzstreifen entschieden werden.

Hermann
Minister für Verkehr