

# Protected Bike Lanes

## Ein Zwischenruf

Der öffentliche Diskurs um neue Ansätze in der städtischen Radverkehrsförderung in Deutschland geht in eine neue Runde. Die subjektive Unsicherheit beim Radfahren wird als maßgebliches Hemmnis für eine massenhafte Fahrradnutzung angeführt und damit indirekt für spürbar gesündere Lebensverhältnisse in Städten.

Protected Bike Lanes (PBL) – also Radfahrstreifen, die durch bauliche Elemente sowohl vor dem ruhenden als auch fließenden Kfz-Verkehr geschützt sind – sind insbesondere in den USA, Dänemark oder Holland bereits ein vielfach eingesetztes Mittel der Radverkehrsführung. In Deutschland kommen die PBL nur sehr selten vor. Dieser Artikel bezieht sich auf die Verwendung des Begriffes im

auf zahlreiche Äußerungen über ein Unsicherheitsempfinden Radfahrender auf der Fahrbahn oder auf fahrbahnnahe Führungen. Deren Einsatz wiederum wurde jahrzehntelang mühsam mit dem Argument erkämpft, dass es sich um die objektiv sichereren Führungsarten handele. Befragungen zufolge haben große Teile der deutschen Bevölkerung ein grundsätzliches Interesse an der Nutzung des Fahrrades, verzichten jedoch u. a. aus Sicherheitsbedenken darauf (z. B. Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017). Nach den durch öffentliches Handeln kaum zu beeinflussenden Gründen für die Nichtnutzung wie hohe Distanzen, lange Reisedauer, Witterungsempfindlichkeit und körperliche Anstrengung ist



Radverkehrsführung in Kopenhagen (Foto: Felix Blass)

deutschsprachigen Raum, wo Protected Bike Lanes als Infrastrukturelement in Abgrenzung zu herkömmlichen Radwegen betrachtet werden. Im englischsprachigen Kontext bezeichnet der Begriff alle Formen von baulich abgetrennten Radverkehrsanlagen, also auch den klassischen Radweg.

Insbesondere im Zuge einer von intensiven Diskussionen begleiteten programmatischen Neuausrichtung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs und infolge zahlreicher lokaler Debatten über den richtigen Umgang mit dem Radverkehr im Straßenraum sind die PBL aktuell eines der heißesten Themen der städtischen Verkehrsplanung geworden. Die Befürworter sehen darin eine adäquate Antwort

das verbreitete Unsicherheitsempfinden das größte Hindernis für eine Steigerung der Fahrradnutzung, das sich durch Planung, Umsetzung und Instandhaltung entsprechender Infrastrukturen abbauen lässt. PBL spalten die Gemüter, da sie neben den offensichtlichen Vorteilen auch Nachteile aufweisen. Es geht darum, Infrastruktur zu bauen, die die Vorteile von Radfahrstreifen (direkte Sichtbeziehungen, gerade Führung) mit einer höheren subjektiven Sicherheit durch bauliche Trennung verbindet. Berlin geht den jüngsten Verlautbarungen zufolge voran und wird voraussichtlich noch im Jahr 2018 die ersten PBL in einer deutschen Großstadt bauen.

Was spricht dafür:

- ▶ PBL erhöhen die subjektive Sicherheit für Radfahrende und können damit einen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrs in Städten leisten.
- ▶ PBL können unter Umständen mit geringem baulichen und finanziellen Aufwand eingerichtet werden. Dies gilt insbesondere an anbaufreien, zu breit dimensionierten Hauptverkehrsstraßen.
- ▶ PBL haben eine symbolische Wirkung, die u. a. auch die Aufmerksamkeit auf Radfahrende erhöhen soll.
- ▶ Die stärkere Trennung aller Verkehrsteilnehmenden verringert bestimmte Konflikttypen, wie z. B. mit sich öffnenden Autotüren.
- ▶ Die physische Barriere am Rand der PBL verhindert Falschparken von Kfz.

Was spricht dagegen:

- ▶ Einige Formen von PBL sind gestalterisch äußerst problematisch.
- ▶ Der Platzbedarf ist höher als bei den bislang in Deutschland praktizierten Lösungen. Der Sicherheitstrennstreifen mit baulichen Elementen ist bei der für Berlin vorgeschlagenen PBL 0,25 m breiter als die FGSV-Empfehlung für Radfahrstreifen/Radwege mit angrenzenden Parkständen bzw. 1,00 m breiter als die FGSV-Empfehlung ohne angrenzende Parkstände. PBL müssen ausreichend breit dimensioniert werden, um das Überholen anderer Radfahrender (auch von Lastenrädern) zu ermöglichen, dies gilt allerdings auch für Radwege und Radfahrstreifen (die nicht zum Überholen verlassen werden dürfen).
- ▶ Bei ruhendem Kfz-Verkehr können sich Fußgänger (insbesondere Kinder) und Radverkehr wie bei Radwegen in die Quere kommen.
- ▶ Bauliche Elemente können bei Unachtsamkeit vonseiten der Radfahrenden zur Gefahr werden.
- ▶ Aufgrund ihrer zusätzlichen Breite können PBL eine höhere Barrierewirkung für den Fußverkehr entfalten. Je nach Gestaltung können dazu auch die baulichen Elemente beitragen (zusätzliche Bordkanten, durchgehende Zäune). Andererseits können diese für Fußgänger ohne Kinderwagen oder Mobilitätshilfen auch als Querungshilfen dienen.
- ▶ Um bei Parkstreifen die Sichtbeziehungen zwischen ein- und abbiegenden Kfz und Radfahrenden an Einmündungen und Zufahrten zu gewährleisten, sind fahrbahnahe Führungen mit Verschwenken erforderlich. Die Folge sind, ebenso wie bei regelkonform gestalteten Radwegen, Parkraumverlust und „Slalom-Strecken“.
- ▶ Je nach PBL ist die Umsetzung der gesetzlich verankerten Barrierefreiheit schwierig (Querungsstellen, Ein- und Aussteigen an parkenden Kfz).
- ▶ Die Botschaft „Trennung schafft Sicherheit“ kann in die Irre führen und an anderer Stelle zu Unachtsamkeit führen.

Sehr einzelfallabhängig sind die mehr oder weniger einfache Realisierbarkeit sowie die Kostenintensität. Sowohl die Formen der PBL als auch die Rahmenbedingungen an verschiedenen Straßenzügen unterscheiden sich hinsichtlich der genannten Vor- und Nachteile. Es zeigt sich, dass sich die Diskussion über die Frage des Dafür oder Dagegen hinaus stärker den Einsatzbereichen zuwenden sollte.

Es ist recht offensichtlich, dass PBL nur dann infrage kommen, wenn der Parkraumbedarf, der im öffentlichen Straßenraum gedeckt werden muss (z. B. Behindertenparkplätze, Anlieferung) und die Dichte der Einmündungen bzw. Grundstückszufahrten gering sind. Zusätzlich führt der relativ hohe Platzbedarf dazu, dass sich das Konzept PBL vor allem für große Hauptverkehrsstraßen eignet und nicht per se eine optimale Lösung für alle Stadtstraßen ist. Bei einem großen Querungsbedarf können PBL ebenso als ungeeignet eingestuft werden (sofern Querungen der Fahrbahn realistisch und erwünscht sind). Fest eingebaute Pfosten oder andere bauliche Elemente, die zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrstreifen platziert werden, können ein Hindernis für Rettungsfahrzeuge darstellen. Dies ist



(Quelle: SenUVK/Visualisierung: Bloomimages)

insbesondere dann kritisch, wenn Gebäude ihren zweiten Rettungsweg über die Anleiterbarkeit nachweisen. Um im Einzelfall zu ermöglichen, dass die Feuerwehr ausreichend nah an den straßenbegleitenden Gebäuden anleitern kann, können ggf. überfahrbare Pfosten eine Lösung darstellen.

Genauso wichtig ist es, die Frage in den Fokus zu rücken, welche anderen Weiterentwicklungen möglich sind, um die vermeintlich widersprüchlichen Anforderungen Radfahrender an den Straßenraum in noch höherem Grade zu erreichen, insbesondere das Sicherheitsempfinden. In Anbetracht des großen Breitenanfordernisses von PBL ist auch daran zu erinnern, dass Radfahrstreifen in einer Breite von beispielsweise 2,25 m sowie mit Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und begleitendem Parkstreifen nicht nur funktional, sondern eben auch subjektiv besser sind als die vielerorts anzutreffenden schmaleren Radfahrstreifen, die zudem teilweise ohne Abstand zum Parken angelegt worden sind.

### Fazit

Protected Bike Lanes bereichern den Baukasten der Straßenplaner, sollten aber nicht jetzt schon als Allzweckwaffe betrachtet werden, die den Ausschlag für ein drastisches Radverkehrswachstum geben wird. Wir blicken gespannt nach Berlin und die praktischen Erfahrungen dort. Die Fachdiskussion fängt dann erst richtig an!

Felix Blass M.Sc.; Markus Franke, Dipl.-Ing., SRL; Dorith Kopplin, Dipl.-Ing.; Uwe Wilma, Dipl.-Ing.; alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Büro ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg