

Zu wenig Platz für die Liebe

MT-Serie: Wie fahrradfreundlich ist Minden? Mit der Aktion „Liebe braucht Abstand“ will die Stadt Minden für ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmer werben. Zumindest derzeit ist noch viel Platz für Verbesserungen.

Von Jan Henning Rogge

Minden (mt). Auf den ersten Blick sieht es lustig aus, wie sich die Radfahrer durch den Hannoveraner Verkehr bewegen: Auf jedem Gepäckträger klemmt eine bunte Schwimmhilfe, auch Poolnudel genannt, die weit herausragt. Doch die Aktion des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) Hannover im vergangenen Herbst hat keinen lustigen Hintergrund – und wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, kennt das Problem dahinter: Dichtes Auffahren und Drängeln sind genauso an der Tagesordnung wie knappes Überholen. Der Mindestabstand von 1,5 Meter wird nur selten eingehalten. Mit Poolnudeln machen Fahrradaktivisten inzwischen in vielen Ländern weltweit auf den Abstand aufmerksam. Mit der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ versucht die Stadt Minden, das Problem anzugehen. Die Aktion soll alle Verkehrsteilnehmer für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr sensibilisieren. Dahinter stehen unter anderem die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und das NRW-Verkehrsministerium.

„Besonders im Berufsverkehr ist es schlimm!“

Doch die Kampagne, die Ende September mit Großplakaten und einem Aktionstag gestartet ist, scheint bislang bei vielen Autofahrern noch nicht angekommen zu sein – zumindest ist das die Erfahrung Mindener Fahrradaktivisten. Für sie sind Konflikte mit Autofahrern an der Tagesordnung, knappe Überholmanöver und dichtes Auffahren Alltag. Viele Autofahrer kennen die Regeln offenbar nicht – oder missachten sie. „Das ist ätzend – und es passiert mir täglich“, sagt Burkhard Witte, Vorsitzender des ADFC Minden-Lübbecke. Und Horst Idelberger von den Aktiven Radfahrern Minden stellt fest: „Besonders im Berufsverkehr ist es schlimm!“ Die Erfahrungen des Verkehrsexperten und Grünen-Politikers decken sich mit denen vieler Radfahrer, die im vergangenen Jahr an der MT-Befragung für die Interaktive Fahrradkarte teilgenommen haben.

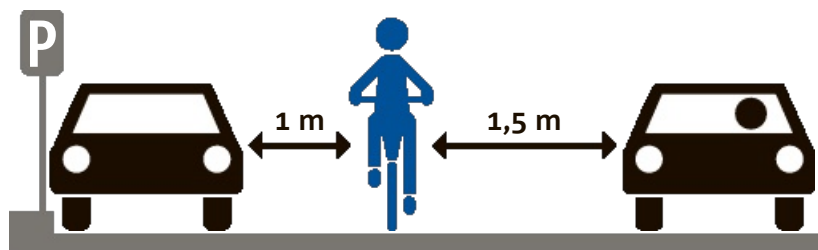
Egal ob auf Haupt- oder Nebenstraßen: Radfahrer haben es demnach in Minden nicht leicht mit den



Mit Poolnudeln wie hier bei einer Aktion in Hannover versuchen Radaktivisten in vielen Städten, darauf aufmerksam zu machen, welchen Abstand vorbeifahrende Autos einhalten müssen. Foto: Tim Schaarschmidt

Die Regeln

- Wenn genug Platz ist, kann überholt werden. Der Abstand zu einem Radfahrer muss mindestens 1,50 Meter betragen.
- Wird auf dem Fahrrad ein Kind transportiert, müssen Autofahrer sogar zwei Meter Abstand halten.



motorisierten Verkehrsteilnehmern. „Viele Autofahrer wissen offenbar nicht, dass sie auch bei Radfahrern, die auf Schutzstreifen unterwegs sind, den Sicherheitsabstand einhalten müssen“, sagt Burkhard Witte. Horst

Idelberger pflichtet ihm da bei: Besonders die Situation auf der Marienstraße sei für Radfahrer unerträglich: Trotz des Schutzstreifens, der hier in Fahrtrichtung Innenstadt für die Sicherheit der Radfahrer sorgen

soll, werde der vorgeschriebene Sicherheitsabstand hier ständig unterschritten.

Die Flucht nach vorne in die Nebenstraßen hilft da wenig. Zwar ist dort in der Regel weniger Verkehr, dafür

aber auch weniger Platz. „Da ist es manchmal noch schlimmer“, sagt Idelberger. „Meist wird man dort noch knapper überholt.“ Besonders unangenehm ist ihm in diesem Zusammenhang die Bismarck- und die Hardenbergstraße aufgefallen. Hier kommt es immer wieder zu Problemen mit entgegenkommenden Fahrzeugen, die oft hintergeparkten Autos wartepflichtig wären. Doch auch folgende Autofahrer machen es den Zweiradfahrern hier oft nicht leicht, fahren dicht auf, drängeln – und quetschen sich dann doch vorbei. „Viele scheinen einen inneren Drang zu haben, Radfahrer vor ihnen überholen zu müssen“, sagt Burkhard Witte. Dabei sei es egal, ob die zum Beispiel mit Pedelecs nur knapp unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen.

Die Straßenverkehrsordnung geht immer vom Auto aus.

Auf den Hauptstraßen innerhalb der Ringstraße, auf denen auf der Fahrbahn gefahren werden darf, hat sich die Situation verbessert: Immer mehr Autofahrer kennen die Regeln und haben sich daran gewöhnt, stellen die beiden Fahrradaktivisten fest – „auch wenn es oft ziemlich lange dauert, bis die das intus haben“, sagt Horst Idelberger.

Wiederholt wird es gerade dort besonders unangenehm: „Immer wieder gibt es Autofahrer, die dort noch enger überholen – wohl um die Radfahrer zu bestrafen, weil sie es wagen, auf der Fahrbahn zu fahren“, sagt der ADFC-Vorsitzende. Radspur-Markierungen auf der Straße könnten helfen – doch die dürfen nur aufgebracht werden, wenn die Straße eine gewisse Breite hat, so will es die Straßenverkehrsordnung, die stets von der Mitte der Fahrbahn aus rechnet – dort wo das Auto seinen Platz hat. Eine unbefriedigende Situation, findet Burkhard Witte: „Es kann doch nicht sein, dass man nur als Hindernis wahrgenommen wird!“



Interaktive Fahrradkarte auf MT.de

Der Autor ist erreichbar unter (05 71) 882 224 oder JanHenning.Rogge@MT.de

Nicht nur ein Mindener Problem

Immer mehr Untersuchungen beschäftigen sich mit dem problematischen Miteinander im Straßenverkehr

Minden (mt/jhr). Zu den Problemen zwischen Radfahrern und Autofahrern gibt es seit einigen Jahren vermehrt Untersuchungen und Umfragen. Einige Ergebnisse werden hier vorgestellt:

Schlechte Noten für Mindener Miteinander

Beim Fahrradklimaindex von 2016 (die Untersuchung von 2018 ist noch nicht ausgewertet) schneidet Minden beim Miteinander der Verkehrsmittel nicht gut ab. Bei der Bewertung des Verhältnisses von Rad- und Autofahrern geben die 65 Teilnehmer der Umfrage die Schulnote „Ausreichend“ (4,3). Das Radfahren auf der Fahrbahn wurde mit 4,3 bewertet. Nur eine Minderheit der Radfahrer fühlt sich insgesamt sicher (Note 3,9). Die Breite von Radwegen und Radfahrstreifen schneidet mit der Note 4,6 noch schlechter ab, de-

ren Fahrbahnqualität bekommt eine 4,3. Das Miteinander von Radfahrern und Fußgängern bewerten die Radfahrer mit einer 3,6.

In Berlin wurde nachgemessen

Die „Radmesser“-Untersuchung des Berliner Tagesspiegel mit 100 Radfahrern auf insgesamt 13.300 Kilometern hat 2018 gezeigt: Es gibt Unterschiede, was die Anzahl kritischer Überholmanöver angeht, wenn es Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie, Schutzstreifen mit gestrichelter Linie oder gar keine Radspur gibt – allerdings ist der Unterschied nicht besonders groß: In Berlin ließen 59 Prozent aller Kraftfahrer beim Überholen auf Straßen ohne Fahrradstreifen den Radfahrern nicht den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 150 Zentimetern, 20 Prozent

hielten nicht einmal einen Meter Abstand. Bei Schutzstreifen waren es 51 Prozent (13 Prozent weniger als einen Meter), bei Radfahrstreifen noch 48 Prozent (elf Prozent weniger als einen Meter). Außerdem: Auf Nebenstraßen wird zwar seltener überholt – weil weniger Platz vorhanden ist, dafür aber im Schnitt deutlich enger.

Stress auf der Straße hält vom Radfahren ab

Eine britische Studie aus dem Jahr 2015 hat gezeigt, dass gefährliche Situationen besonders Gelegenheitsradler vom Radfahren abbringen. Das verringert die Chance, die Radverkehrsquote zu erhöhen. Für die Studie haben insgesamt

2.586 Radlerinnen und Radler an zwei bestimmten Tagen ihre unangenehmen Erlebnisse im Straßenverkehr protokolliert. Drei Viertel der Teilnehmer fuhren regelmäßig Rad, ein Viertel waren Gelegenheitsfahrer. Ein Drittel von ihnen war in London unterwegs, die anderen in kleineren britischen Städten. Die Teilnehmer meldeten insgesamt mehr als 6.000 Zwischenfälle, dazu gehörten zu rund 30 Prozent Autos, die mit zu geringem Abstand überholten. Für Stress sorgten außerdem blockierte Radwege, plötzlich geöffnete Türen stehender Autos und gefährliche Situationen beim Abbiegen.

Radfahrer meiden die Straßen

Laut einer Studie der Unfallforscher der Versicherungen (UdV), die im April 2018 veröffentlicht wurde, hat die Auf-

hebung der Benutzungspflicht von Radwegen nicht zu einer Abnahme von Unfällen geführt. In Minden ist die Radwegbenutzungspflicht an der Marien-, Stifts-, Hahler-, Königs- und Rodenbeckerstraße in Teilen aufgehoben. Dass sich die Unfallzahlen kaum verändert haben, liegt im Wesentlichen daran, dass nur eine Minderheit der Radfahrer auf der Straße fährt. Laut der durchgeführten Befragung empfinden sehr viele Radfahrer das Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn als gefährlich. Sie ziehen es daher mehrheitlich vor, auf den vorhandenen Radwegen zu fahren. Dieses gilt umso mehr, je breiter der Radweg, je schmaler die Fahrbahn und je mehr Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn unterwegs ist. Die UdV empfehlen deshalb, die vorhandenen Radwege nicht als Radwege zweiter Klasse zu behandeln und weiterhin in gutem Zustand zu halten.



Ein baulich getrennter Fahrradstreifen in Berlin. In Minden gibt es solche Wege nicht. MT-Foto: Rogge