Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Lüneburg Katzenstr. 2

21335 Lüneburg

E-Mail: info@adfc-lueneburg.de

Verkehrswacht Lüneburg e.V.

Schulstr. 12

21357 Bardowick

E-Mail: k.kogel@samtgemeinde-bardowick.de (Geschäftsführung der Verkehrswacht Lüneburg e.V.)

Gemeinsame Pressemitteilung

Überholen von Radfahrenden und Einhalten eines Mindestabstands von 1,50 m – beispielhafte Darstellung in Lüneburg

und

Ankündigung eines öffentlichen Vortrags von

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Das Ziel ist klar vorgegeben: Auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene gibt es klare Vorgaben, dass der Radverkehrsanteil deutlich steigen soll. In Lüneburg soll der Anteil von Radfahrern mittelfristig 30 % vom gesamten Verkehrsgeschehen ausmachen. Dabei soll sich auch die Sicherheit der Radler erhöhen.

Ein unterschätztes Kriterium, um das Verkehrsmittel Fahrrad zu nutzen, ist die „gefühlte Sicherheit“. Diese leidet insbesondere dann, wenn sich Radler eine Fläche mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen. Dies gilt auch bei Radfahr- und Schutzstreifen. Sie trennen zwar Auto- und Radverkehr, aber die schnellen Fahrzeuge sind den Radlern beim Überholen doch so nahe, dass Letztere sich bedrängt und gefährdet fühlen – obwohl die Fahrstreifenlösung in der realen Verkehrssicherheit besser abschneidet als der Bordsteinradweg. Die gefühlte Unsicherheit wird zudem „vererbt“: Nicht selten wird es Kindern nicht erlaubt, mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs zu sein.

Was sagt das Verkehrsrecht dazu? Der § 5, Absatz 4, Satz 2 der Straßenverkehrsordnung formuliert noch recht allgemein: „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden sowie zu den Elektrokleinstfahrzeug [Anmerkung: Das sind E-Roller] Führenden, eingehalten werden.“ Die Rechtsprechung der Gerichte nennt hierzu konkreter einen Mindestabstand von 1,50 m. „Mindestabstand“ bedeutet, dass man noch mehr Platz lassen muss, wenn Umstände wie Wind, Steigung, Regen, Alter und Fahrweise des Radfahrers, Glätte und vor allem die gefahrene Geschwindigkeit des Überholenden es erfordern.

Das Thema rückte im letzten Jahr einmal mehr in den Fokus, als der Tagesspiegel mit dem aufwändigen Projekt „Radmesser“ herausfand, dass der Seitenabstand in mehr als 50 % der Messungen unterschritten wurde. Des Weiteren beauftragte die Unfallforschung der Versicherer Prof. Dr. Dieter Müller mit einem „Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen.“ Fazit aus diesem Gutachten:

„Im Einklang mit der bislang einschlägig ergangenen Rechtsprechung sowie dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO bedarf es bei Überholvorgängen sowie Vorgängen des Vorbeifahrens an Radfahrern unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 Metern. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gem. § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein so genanntes "faktisches Überholverbot".

Warum der Mindestabstand – auch in Lüneburg – häufig unterschritten wird, könnte an folgenden Gründen liegen:

1. Der Überholer kennt die Vorschrift und/oder den Mindestabstand nicht.
2. Der Überholer schätzt den Mindestabstand von 1,50 m falsch ein.
3. Der Überholer setzt sich aus egoistischen Motiven (Überholen, um schneller Voranzukommen) bewusst über diese Regel hinweg.

Mit dieser Presseerklärung möchten wir mithelfen, dass die Rechte der Radfahrer besser geschützt werden. Anhand von fünf Orten in Lüneburg möchten wir zeigen, wie groß der Mindestabstand sein muss. Dazu haben wir „Schwimmnudeln“ gekauft, sie auf eine Länge von 1,50 m gekürzt und Fotos sowie Videos an fünf Lüneburger Straßensituationen gemacht.

1. <u>Lünertorstraße:</u>
   Schon bei einem PKW durchschnittlicher Größe zeigt sich: ein Überholen eines Radfahrers ist bei Gegenverkehr nicht möglich, denn es müsste auf die Gegenspur ausgewichen werden.

2. <u>Hamburger Straße</u>

   Der PKW muss bis an die Mittelleitlinie heranfahren, damit der Mindestabstand eingehalten wird. Schon bei größeren Kfz wie Kleinbussen/Kleintransportern, LKW oder Linienbussen ist ein Überholen bei Gegenverkehr nicht möglich, denn man müsste auf die Gegenfahrspur fahren.

3. <u>Oedemer Weg</u>

   Ein Überholen ist wegen der geringen Fahrspurbreite an dieser Stelle nicht möglich (zwischen Ringstraße und Gartenweg). Es spielt keine Rolle, ob Gegenverkehr kommt oder nicht. Ein Überfahren der durchgezogenen Linie (VZ 295-Fahrstreifenbegrenzung) ist nicht erlaubt.

4. <u>Uelzener Straße</u>

   hier ist ein Überholen nur möglich, wenn kein Gegenverkehr kommt. Bei Gegenverkehr gilt ein faktisches Überholverbot! Der Radfahrer sollte wegen der Gefahr sich öffnender Türen durch die rechts geparkten Autos ebenfalls ausreichend Abstand halten. Auf den Fotos ist hier der empfohlene Mindestabstand von 1 m zu den geparkten PKW zu sehen. Radfahrer müssen deshalb auch nicht mittig innerhalb der Schutzmarkierung fahren.

5. Dahlenburger Landstraße

Der PKW muss bis an die Mittelleitlinie heranfahren, damit der Mindestabstand eingehalten wird. Schon bei größeren Kfz wie Kleinbussen/Kleintransportern, LKW oder Linienbussen ist ein Überholen von Rad Fahrenden bei Gegenverkehr nicht möglich, denn man müsste auf die Gegenfahrspur fahren.

Alle Fotos sowie eine ergänzende Grafik finden Sie unter folgendem Downloadlink:

https://www.dropbox.com/sh/p9nkrc6k0eyyoxb/AACD0acSdbNAQxXYC8TxS_pfa?dl=0

Die hier verwendeten Fotos können ohne weitere Absprache für die Berichterstattung zu dieser Abstandsaktion verwendet und geändert/bearbeitet werden. Das Kennzeichen LG-VR 154 braucht nicht unkenntlich gemacht werden.

Für die Grafik geben Sie bitte folgende Quellen an: AdobeStock (Yuri Schmidt)/pixabay (hatzfeld)

Mit einer geplanten Veränderung der StVO soll der Mindestabstand in naher Zukunft im Straßenverkehrsrecht konkret verankert werden. Für eine Besserstellung der Rechte von Radfahrern sorgt dies allein aber nicht, wichtig ist, dass das Thema Mindestabstand in die Köpfe von Auto Fahrenden gelangt. Dieses Ziel verfolgen diese Presseerklärung und ein

Öffentlicher Vortrag von Prof. Dr. jur. Dieter Müller

am Mittwoch, 30. Oktober, ab 15:00 Uhr im Hörsaal 3 der Leuphana Universität

Im Rahmen unserer gemeinsamen Aktion freuen wir uns, dass wir Prof. Dr. jur. Dieter Müller für einen Vortrag in Lüneburg gewinnen konnten. Dieter Müller ist Professor für Straßenverkehrsrecht und trägt mit seinen zahlreichen Ehrenämtern viel für die Verkehrssicherheit in Deutschland bei. 2015 erhielt er die Auszeichnung „Goldener Dieselring“ für die verkehrswissenschaftliche Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit. Dieter Müller ist Autor/Co-Autor von mehr als 800 Publikationen. Er wird in seinem Vortrag auf Gefährdung und Schutz von Rad Fahrenden aus juristischer Perspektive hinsichtlich des Mindestabstandes 1,50 m und Konflikten beim Abbiegen eingehen.

Dies sind Zitate, die Sie nutzen können:

Martin Schwanitz:

- „Radfahrern empfehle ich, offensichtliche Unterschreitungen des Mindestabstands nicht mit dem Kfz-Führer zu diskutieren, da die Konfliktwahrscheinlichkeit und das anschließende Frustrationspotential sehr hoch sind.“
- „Die Frage ist: was machen wir, wenn wir feststellen, dass der Mindestabstand regelmäßig nicht eingehalten wird?“
- „Eine oft bessere objektive Sicherheit durch Sichtbarkeit von Radlern auf Schutzstreifen und Radfahrstreifen steht das schlechte Sicherheitsgefühl durch zu geringe Überholabstände gegenüber.“

Burkhard von Roeder:

- „Die Einhaltung des Mindestabstands von 1,50 m durch überholende Kfz. ist ein wesentlicher Teil der aktuellen bundesweiten ADFC-Aktion „Mehr Platz fürs Rad“. Haben die Radfahrenden genügend Platz, fühlen sie sich auch sicher. „Mehr Platz fürs Rad“ bedeutet auch für Lüneburg, dass der Verkehrsraum neu aufgeteilt wird und der Kfz.-Verkehr Platz abgibt. Dann werden auch die Fußgänger auf den Gehwegen nicht mehr von Radfahrern bedrängt, die dorthin verbotenerweise von der unsicheren Fahrbahn ausweichen.“

- „Ich empfehle den Lüneburger Radfahrern, mit dem Rad nicht am rechten Bordstein zu „kleben“: „Fahrt selbstbewusst ca. 0,70 bis 1,00 m neben dem Bordstein. Das dient der eigenen Sicherheit und schützt vor zu dichtem Überholen.“ So dürfen z.B. auf der 20 km/h-Fahrbahn der „Neuen Sülze/Salzstraße“ Radfahrer nicht von Kfz. überholt werden. Wer hier trotzdem überholt, fährt entweder mit wenigen cm Abstand am Radfahrer vorbei oder weicht rechtswidrig auf den stadteinwärts führenden Radweg aus.“

- „Auf dem sogenannten Schutzstreifen der Uelzener Straße halte ich mich immer an den Rand der weiß gestrichelten Linie, um zu den parkenden Autos einen ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten. Den überholenden Kfz.-Verkehr habe ich im kleinen Rückspiegel im Blick und kann mich so auf die häufig viel zu dicht überholenden Fahrzeuge einstellen."

Apl. Prof. Dr. Peter Pez:

- „Eigentlich schade, dass wir in Deutschland alles genau definieren müssen. Höflichkeit und Vorsicht sollten eigentlich als Tugenden ausreichen, um Fußgänger und Radler nicht durch zu enges Vorbeifahren zu bedrängen."
- „Die gefühlte Unsicherheit auf Radfahr- und Schutzstreifen verleitet manch einen, wieder mehr Bordsteinradwege zu fordern. Das verlagert aber nur die Konfliktpunkte an Zufahrten, Einmündungen und Kreuzungen und schafft dort mehr Unfälle. Außerdem ist der stark zunehmende, schnelle Elektroradverkehr neben den Fußgängern nicht sicher zu führen, und zwar für beide Seiten. An einer Integration des Radverkehrs auf der Straße – wo er ja ursprünglich auch entstand und herkam, bevor man Radwege erfand – geht also kein Weg vorbei."
- „So schnelligkeitsbetont unser Leben und damit auch unser Verkehr sind, jeder Kraftfahrer sollte einsehen, dass sein Fahrzeug eine potenzielle Gefahr ist – ähnlich wie wir Kinder vor Messer, Schere, Gabel und Licht warnen. Also lieber mal hinter einem Radler langsam hinterherfahren und warten, bis man die 1,50 m Abstand einhalten kann, als womöglich die Gesundheit oder gar das Leben eines anderen Menschen auf dem Gewissen zu haben!"

Sebastian Heilmann:

- „Wissenschaftliche Erhebungen, unter anderem von der Unfallforschung der Versicherer haben ergeben, dass sowohl im Bereich von Radfahrstreifen als auch Schutzstreifen deutliche Unterschreitungen der Mindestabstände zum Alltag gehören."
- „Die Hansestadt Lüneburg setzt bei zukünftigen Planungen auf deutliche Überschreitungen der Maße der aktuellen Anforderungen für markierte Radverkehrsführungen. So soll beispielsweise bei Längsparkständen eine Gesamtbreite – inklusive Sicherheitsbereichen – von 3 Metern für Radfahrstreifen entstehen."

Erreichbarkeiten von Ansprechpartnern:

Burkhard von Roeder: b.v.roeder@adfc-lueneburg.de

Sebastian Heilmann: sebastian.heilmann@stadt.lueneburg.de

Apl. Prof. Dr. Peter Pez: pez@uni.leuphana.de

Martin Schwanitz: martin.schwanitz@polizei.niedersachsen.de

Erschreckende Zahlen zu gemessenen Abständen bei Überholvorgängen von Radfahrern finden Sie im Forschungsprojekt „Sicherheit und Nutzbarkeit von markierten Radverkehrsführungen“ (Unfallforschung kompakt Nr.89) der Unfallforschung der Versicherer auf Seite 13.