

<b>SITZUNGSVORLAGE</b>		<b>BÜRGERMEISTERAMT</b>		
Nr. 153/2021	vom 21.09.2021			
Sitzung des	OR Mähringen	GR		
am	29.09.2021	29.09.2021		
öff. (ö) / nichtöff. (nö)	ö	ö		
Vorberatung (V)				
Entscheidung (E)	V	E		

**TAGESORDNUNGSPUNKT:**

**Fahrrad-Schutzstreifen in der Bahnhofstraße in Mähringen**

**Beschlussvorschlag:**

---

Ergebnis der Vorberatung:

1. im Ortschaftsrat

- wie Beschlussvorschlag
- wie Beschlussvorschlag mit folgenden Änderungen:

2. im TA / VA

- wie Beschlussvorschlag
- wie Beschlussvorschlag mit folgenden Änderungen:

- wie Ortschaftsratsbeschluss
- wie Ortschaftsratsbeschluss mit folgenden Änderungen:

## Sachverhalt:

Der Ortschaftsrat Mähringen hat in seiner Sitzung am 06.07.21 folgenden Beschluss gefasst:

„- Anlage eines Schutzstreifens einseitig in Richtung ortseinwärts“

## Sachverhalt:

Für Fahrrad-Schutzstreifen gilt folgendes (zitiert aus Wikipedia):

**Schutzstreifen**, früher auch als **Angebotsstreifen** oder **Suggestivstreifen** bezeichnet, sind Radverkehrsanlagen, die mit Zeichen 340 (  Leitlinie, eine unterbrochene dünne Markierung, sogenannter Schmalstrich) und dem Sinnbild Radverkehr auf der Fahrbahn markiert werden; dazu gibt es folgende Regeln:

„Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren, insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.“

– Anlage 3 Lfd. Nr. 22 Satz 2 StVO<sup>[6]</sup>

„Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf nicht gehalten werden. Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV.“

– Anlage 3 Lfd. Nr. 22 Satz 3 StVO<sup>[6]</sup>

„Sie missachteten als Radfahrer das Rechtsfahrgebot, indem Sie den markierten Schutzstreifen nicht benutzten.“

– Bußgeldkatalog<sup>[7]</sup>

Das Parken (seit 2009) und seit dem 27. April 2020 auch das Halten auf Schutzstreifen ist verboten, dies gilt auch beim Be- und Entladen.<sup>[8]</sup>

Schutzstreifen sind keine Sonderwege für Radfahrer und werden daher nicht mit Zeichen

237  gekennzeichnet, sie sind Teil der Fahrbahn. Daher ist nach verschiedenen Gerichtsurteilen beim Überholen eines auf dem Schutzstreifen fahrenden Radfahrers durch ein Kfz ein Seitenabstand von mindestens 150 cm einzuhalten. Dies ist seit der StVO-Novelle 2020 allgemein der Fall.

Die Markierung von Schutzstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h in Frage. Außerorts werden sie derzeit in der VwV-StVO ausgeschlossen, wie auch in Kreisverkehren. Sie können angelegt werden, wenn eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist oder dem Radverkehr ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und Fahrbahnbreite sowie Verkehrsstruktur es grundsätzlich zulassen.

Schutzstreifen sind nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), bezogen auf die Mitte der Markierung<sup>[9]</sup>, mindestens 125 cm breit anzulegen, in der Regel 150 cm. Die VwV-StVO enthält keine Angaben zur Breite von Schutzstreifen.

*Die verbleibende Restfahrbahn, auch Fahrgasse oder Kernfahrbahn genannt, muss je vorgesehener Fahrtrichtung mindestens 2,25 m breit sein. Eine Einbahnstraße mit einem Schutzstreifen muss demnach mindestens 3,50 m breit sein, mit zwei Schutzstreifen 4,75 m. Eine Fahrbahn, auf der zwei Pkw einander begegnen können sollen, muss bei einem Schutzstreifen mindestens 5,75 m breit sein, bei beidseitigen Schutzstreifen mindestens 7,00 m zwischen den Bordsteinen. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.<sup>[1]</sup>*

Einen solchen Schutzstreifen beantragt der Ortschaftsrat Mähringen auf der östlichen Seite der Bahnhofstraße, also vom Reinenberg kommend ortseinwärts.

Dafür spricht, dass auf dieser Seite die Sicherheit für Radfahrer\*innen erhöht würde, insbesondere dadurch, dass auf dem Schutzstreifen nicht geparkt werden dürfte. Überfahren werden, z.B. bei Begegnungsverkehr, dürfte der Schutzstreifen allerdings.

Dagegen spricht, dass auf der gegenüberliegenden Seite dann erwartbar verstärkt geparkt würde (sofern das Parken dann dort überhaupt noch zulässig wäre – dies bedarf lt. Verkehrsbehörde einer Einzelfallentscheidung (Verkehrsbehörde, Straßenbau, Radverkehrsbeauftragter, Bürgermeisteramt, Polizei) vor Ort.

, was dort die Situation für Radfahrer\*innen erschweren würde, weil sie über längere Strecken hin gezwungen wären, an den geparkten Kfz vorbei und damit etwa in der Fahrbahnmitte zu fahren. Die markierten Parkplätze bei Geb. Bahnhofstraße 7 würden bei Anlage des Schutzstreifens entfallen.

Das Landratsamt hat keine grundsätzlichen Einwände, da die erforderliche Restfahrbahnbreite eingehalten würde. Der Schutzstreifen müsste vor der neu zu bauenden barrierefreien Bushaltestelle enden.

Erwähnt werden soll noch, dass im Radwegekonzept des Landkreis Tübingen am Beginn der Wohnbebauung in der Bahnhofstraße vom Reinenberg her ein Einfahrtstropfen vorgesehen ist, allerdings erst 2028.

Der Gemeinderat wird um Aussprache und Entscheidung gebeten, ob er die Einrichtung des Schutzstreifens wünscht.

Dr. Soltau