

# ADFC kritisiert Verzicht auf Schutzstreifen

**Rheinstraße:** Ausführliche Diskussion beim Radlertreff des Vereins / „Ignoranz der Entscheidungsgremien“

**Bensheim.** Die Teilnehmer des Radlertreffs Bensheim des ADFC Bergstraße diskutierten bei ihrer jüngsten Sitzung am Donnerstag ausgiebig über „die unerfreuliche verkehrstechnische Situation in der Rheinstraße“.

Ernüchtert und bitter enttäuscht habe man anhand dieser Situation feststellen müssen, dass Erwartungen an Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durch neue Radverkehrseinrichtungen wieder einmal nicht erfüllt werden. Wenn schon die im Radverkehrskonzept des Kreises Bergstraße auf der Rheinstraße vorgesehene Fahrradstraße abgelehnt wurde, hätte man mindestens die Einrichtung eines Schutzstreifens erwartet, wofür es aber nun auch im Bensheimer Haupt- und Finanzausschuss keine Mehrheit gab (BA vom 1. November). Stattdessen entschied man sich für Parkstreifen.

Weil über diese Straße auch die Radverbindung von Lorsch zur Bensheimer Innenstadt geführt wird und daher auch zahlreiche Kinder und Jugendliche jeden Tag diese Route auf ihrem Weg zur Schule benutzen, stellt die „Ignoranz der Entscheidungsgremien in Sachen Verkehrssicherheit zum wiederholten Male ein außerordentliches Ärgernis dar“, schreibt der ADFC. Einmal mehr werde hier der Eindruck erweckt, dass Radfahrerinnen und Radfahrer in der Region als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse behandelt werden.

Der Meinung der Ersten Stadträtin Nicole Rauber-Jung, Schutzstreifen böten nur eine „suggestive Sicherheit“, konnten die versammelten erfahrenen Alltagsradler dagegen überhaupt nichts abgewinnen. Wenn dies auch für die Sicherheit nicht eine so optimale Lösung wie ein abgetrennter Radweg ist, so zei-

ge die Erfahrung doch, dass eine solche Markierung für den Radverkehr neben dem Autoverkehr zu mehr Vorsicht und Beachtung durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer führt.

Dies zeigen auch die Erfahrungen mit Schutzstreifen, die erfreulicherweise an einigen Straßen in Bensheim bereits eingerichtet wurden. Immerhin seien die Schutzstreifen, von Ausnahmen abgesehen, für fahrende, parkende und haltende Kraftfahrzeuge tabu. Ohne Schutzstreifen müssen die Fahrräder zwischen den Autos fahren und sind dabei auch noch regelmäßig gezwungen, mit großem Abstand einen Bogen um parkende Autos zu machen, um vor sich plötzlich öffnenden Türen sicher zu sein.

Die Entscheidung gegen Schutzstreifen zeige, dass man nicht erkennt oder nicht erkennen will, dass die Fixierung auf das Auto bei der

Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ein Irrweg sei. Tempo 30 und Radschutzstreifen wären ein realistischer Schritt weg von diesem Irrweg in die richtige Richtung und zumindest ein kleiner Hinweis darauf, dass die Stadt die Zeichen der Zeit erkannt habe.

Alles andere ginge wieder nur nach dem Motto „Leider ist für Radelnde kein Platz, denn da sind ja schon die fahrenden und vor allem parkenden Autos“. So gehe Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes durch mehr Platz fürs Rad und damit mehr Fahrräder und weniger Autos auf den Straßen nicht, zumal inzwischen bekannt sei, dass der Verkehrssektor noch immer weit davon entfernt ist, sein Einsparziel von CO<sub>2</sub> zu erreichen, wozu eine erhebliche Verlagerung des Verkehrs vom Kraftfahrzeug zum Fahrrad und öffentlichen Verkehr unabdingbare Voraussetzung sei. *red*