

ADFC-Position: Inseln im Längsverkehr sicher gestalten

In manchen Situationen können schmale Inseln oder Leitboys hilfreich sein, um getrennte Verkehrsflächen von Radverkehr und Autoverkehr deutlicher hervorzuheben. Viele Radfahrende fühlen sich dann sicherer. Diese Einbauten können aber auch selbst zur Gefahr für Radfahrende werden.

Vorteile schmaler Inseln

Wo Autofahrer*innen Schutz- oder Radfahrstreifen regelwidrig befahren entstehen gefährliche Situationen. Auch ohne ein Überfahren der Streifen haben viele Radfahrende Angst, dass Autofahrer*innen mit zu geringem Abstand überholen. An solchen Stellen sind schmale Inseln oder Leitboys eine Option, um das Überfahren des Radfahrstreifens zu verhindern.

Schmale Inseln können die Sicherheit erhöhen,

- wo Fahrstreifen verschwenkt werden,
- wo zwei Fahrstreifen auf einen reduziert werden,
- wo es häufig zu Rückstaus kommt, weil Linksabbiegeverkehr nicht gleich abbiegen kann (und Autofahrer*innen dann regelwidrig rechts über den Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorbeifahren).
- Kleine Inseln können dem Radverkehr die gegenläufige Einfahrt in eine Einbahnstraße oder die Ausfahrt aus dieser frei halten.
- In Einbahnstraßen mit gegenläufigem Radfahrstreifen schützen Inseln zwischen Radfahrstreifen und Fahrstreifen wirksam vor Kfz-Geisterfahrer*innen auf dem Radfahrstreifen.

Nachteile

Allerdings haben Einbauten auch Nachteile. Darum muss ihr Einsatz gut abgewogen werden:

- Unter Umständen sind die Inseln oder Leitboys schlecht sichtbar (z. B. bei Laub, Schnee, Regen, blendendem Gegenlicht). Das kann zu Gefahren und Stürzen führen.
- Insbesondere bei höherem Radverkehrsaufkommen können Inseln auch durch andere Radfahrende verdeckt liegen und werden dann z. B. beim Überholen zu spät gesehen - Stürze können die Folge sein.
- Sie sind u. U. für eine nach rechts abbiegende Radfahrer*in vor dem Abbiegevorgang noch nicht sichtbar, weil die Insel hinter der Kurve liegt.
- Beim Überholen von Radfahrenden untereinander besteht Sturzgefahr, weil man leicht zu nah an die Insel gelangt.
- Die Reinigung durch Fahrzeuge der Stadtreinigung ist erschwert.
- Es könnte sich bei mancher Autofahrer*in die Haltung ausbilden, dass dort, wo keine Einbauten sind, der Radfahrstreifen überfahren werden darf.



Gelungen: Inseln mit Rundpollern aus Kunststoff. Verbesserungsfähig: Bei langen Inseln (auf dem Foto im Hintergrund) sollten Poller alle paar Meter eingesetzt werden. Lange Inseln sollten außerdem ausreichend große Lücken/Durchlässe haben. (Stormarner Straße, 2022) Foto: adfc hh/Ulf Dietze



Gefährlich: Es fehlt bei den hier gezeigten Inseln an einer Kennzeichnung durch Poller, Lightboys o. ä. Bereits kurz nach Fertigstellung kam es zu Unfällen, weil die Inseln übersehen wurden. (Bleickenallee, 2022) Foto: adfc hh/Arndt Hofmann

Anforderungen an die Inseln

- Die wichtigste Anforderung ist, dass von den Inseln und Pollern selbst keine Gefahr für den Radverkehr ausgeht, die es ohne sie nicht gäbe.
- Bei allen Lichtverhältnissen und jeder Wetterlage (inklusive Laub oder Schnee auf der Straße) müssen die Inseln aus jeder Perspektive frühzeitig erkennbar sein. Auch eine überholende Radfahrer*in muss eine Insel schon vor Beginn des Überholvorgangs gut erkennen können.
- Der Radfahrstreifen neben den Inseln muss immer eine ausreichende Breite für mehrspurige Fahrräder bzw. Räder mit Anhänger haben. Auch bei Verschwenkungen oder Kurven ist darauf zu achten. Dabei sind unterschiedlichste Fahrradtypen und Ansprüche zu berücksichtigen vom Personentransport mit Inklusionsfahrrädern (typischerweise mit Geschwindigkeiten von 12 bis 15 km/h) bis hin zu gewerblichen Lastentransporten (25 km/h und mehr)
- Lange Inseln sollten ausreichend große Lücken/Durchlässe haben, damit Radfahrende den Radfahrstreifen von der anderen Straßenseite aus sicher erreichen können.
- Mit zunehmendem Radverkehrsaufkommen wird es umso wichtiger, dass möglichst überall eine Überholmöglichkeit Fahrrad-Fahrrad gegeben ist. Ein Ausbremsen durch eine zu schmale Verkehrsfläche würde sich negativ auf die Fahrradnutzung auswirken. – Auch mehrspurige Fahrräder sollten stets überholbar sein. Andernfalls wird ein wesentlicher Vorteil von Radfahrstreifen gegenüber Radwegen aufgehoben. Inseln zur Protektion sollten dort, wo sie das Überholen unter Radfahrenden behindern, die Ausnahme bleiben.



Deutliche Markierung: Ein Rundpoller mit großem Durchmesser sorgt für eine gute Sichtbarkeit dieser kleinen Insel am Ende einer Einbahnstraße. (Kernerreihe, ca. 2015) Foto: adfc hh/Ulf Dietze

Bauliche Umsetzung

- Deutliche Kennzeichnung jeder Insel am Anfang und am Ende durch breite Rundbaken.
- Bei längeren Inseln sollten Baken oder Lightboys nach jeweils einigen Metern durch weitere dieser Elemente ergänzt werden.
- Am sichersten erscheinen Kunststoffelemente oder solche mit abknickender Funktion, um die Unfallschwere bei einem Zusammenstoß so niedrig wie möglich zu halten.
- Ca. 20 cm hohe, flache und direkt auf die Fahrbahn aufgebraute Lightboys als alleiniges Trennelement zwischen Radfahrstreifen und allgemeinem Fahrstreifen bewähren sich nicht. Sie sind nach kurzer Zeit durch das Überrollen mit Kfz zerstört.
- Statt einer baulichen Insel können Sperrflächen (VZ 298) markiert und mit Pollern ergänzt werden. Dies kann zunächst mit Kunststoffmodellen versuchsweise geschehen.
- Der Bordstein von Inseln sollte abgeschrägt sein, so dass Radfahrer*innen nicht so leicht mit der Fahrradpedale hängen bleiben können.
- Inseln und Sperrflächen müssen ausreichend große Unterbrechungen haben, damit der Radfahrstreifen verlassen bzw. erreicht werden kann. Inseln dürfen die Erreichbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur nicht behindern. Andernfalls nimmt das Fahren auf der falschen Straßenseite zu.
- Auch im Zuge der Inseln sollten die Radfahrstreifen in solch großen Radien geführt sein, dass eine Verringerung der Geschwindigkeit der Radfahrer*in nicht erforderlich wird.
- Zu berücksichtigen sind sämtliche Fahrradtypen. Daher müssen ausreichend große Schleppkurven auch für mehrspurige Fahrräder und Gespanne (z. B. aus Tandem und Anhänger) berücksichtigt sein.



nützlich: Diese schmale Insel zwischen Radfahrstreifen und Fahrstreifen schützt an der Verengung von zwei auf einen Fahrstreifen. Eine Bake macht das Hindernis gut erkennbar. Der Durchlass für den Radverkehr ist allerdings sehr schmal. (Rübenkamp 2018) Foto: adfc hh/Andrea Kupke

Position beschlossen im Bezirksrat des ADFC Hamburg:
27.07.2022

Beschlossen durch den Landesvorstand am 03.08.2022