

GEFÄHRLICHE NÄHE

Jeder zehnte Velounfall passiert infolge überholender Fahrzeuge. Nationalrat Matthias Aebischer verlangte deshalb in einer Interpellation die Einführung eines Mindestabstands. Der Bundesrat will davon nichts wissen.

Pete Mijnsen

ABSTAND IST ANSTAND

Die Kampagne von Pro Velo will die Bevölkerung für einen Mindestabstand von 1,5 Metern beim Überholen sensibilisieren. Damit spricht sie Auto- und Velofahrende gleichermaßen an. Die Website enthält viele Praxisbeispiele und Hintergrundinfos. www.1m50.ch/

Die Schweiz ist ein Radstreifenland. Zumindest für den Bundesrat. Denn dieser antwortet in seiner ablehnenden Stellungnahme auf die Interpellation von Matthias Aebischer, «dass die markierten Mindestbreiten von Radstreifen eine Sensibilisierung für die Gefahr des zu nahen Überholens bieten». Zu weiteren Massnahmen will er nicht Hand bieten. Damit offenbart die Regierungsspitze, wie wenig sie sich auf dem Gebiet auskennt: Erstens ist das Schweizer Strassennetz bei weitem nicht überall mit Radstreifen markiert, und zweitens wird die Mindestbreite von Radstreifen je nach Kanton und Gemeinde zum Teil erheblich unterschritten. So leistet sich etwa die Stadt Zürich auch Schmalspurradstreifen von 60 Zentimetern, obwohl die empfohlene Norm von mindestens 1,25 Metern ausgeht. Während 60 Zentimeter gerade einer Velolenkerbreite entsprechen, ist auch das Normmass für Unsichere und bei Ausweichmanövern nicht üppig bemessen. Dennoch reicht es in der Schweiz aus Platzgründen meist nicht für

separate Radwege. Darum teilen sich Auto- und Velofahrende hierzulande oft die Strasse, was durchaus in die Strassenbauingenieurs-Verkehrswelt des letzten Jahrhunderts passte. Doch inzwischen haben die Verkehrsdichte und die Breite der Autos enorm zugenommen. Gleichzeitig ist der Trend zu spritfressenden Sport Utility Vehicles (SUV) ungebremst: Jeder dritte verkaufte Neuwagen im letzten Jahr war ein SUV – die Schweiz ist damit weltweit Spitzenreiter.

BUNDESRAT SIEHT KEINEN HANDLUNGSBEDARF

Kein Wunder, wirkt sich das gerade auf die schwächsten Verkehrspartner aus. Gemäss der repräsentativen Umfrage «Sicherheit beim Velofahren» monierten zwei Drittel aller Befragten, dass sie regelmässig (zu) knapp überholt würden. Das ist gefährlich: Jeder zehnte Velounfall ereignet sich durch überholende Fahrzeuge.

Das Gesetz schreibt vor: «Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der



ordnungsgemässen Benutzung der Strassen weder behindert noch gefährdet» (SVG, Art. 26, 1). Gegenüber Radfahrenden ist also «genügend» seitlicher Abstand einzuhalten. Abhängig von Verkehrssituation und gefahrener Geschwindigkeit hat sich ein Überholabstand zwischen 1 und 1,5 Metern als guter Durchschnitts- und Richtwert erwiesen. Auch das Bundesgericht beruft sich in seiner Rechtsprechung auf Gutachten, die beim Überholen von Zweiradfahrzeugen generell einen seitlichen Abstand von mehr als einem Meter verlangen. Die Delegierten von Pro Velo verabschiedeten im vergangenen Herbst auf Betreiben des Thurgauer Regionalverbands eine Petition, die einen verbindlichen Überholabstand von 1,5 Metern verlangt. Präsident und Nationalrat Matthias Aebischer reichte eine Interpellation ein, um der Forderung Nachdruck zu verleihen.

In seiner Antwort sieht der Bundesrat nun aber keinen Handlungsbedarf für eine gesetzliche Regelung des Überholabstands. Neben dem Radstreifenargument gibt er zu bedenken, dass die «Einhaltung des Überholabstands schwierig zu kontrollieren wäre». Eddie Kessler, Projektleiter von Pro Velo, hält dem entgegen: «Polizeikorps in den USA, in Grossbritannien oder auch im österreichischen Salzburg messen schon heute mittels Radar den Abstand, den Autolenker beim Überholen von Velos einnehmen.» Für die Velolobby wäre dies auch hierzulande eine gute Massnahme gegen zu knappes Überholen, auch weil die Radstreifen oft zu schmal sind. «Wir können nicht warten, bis überall genügend breite Radstreifen aufgemalt sind; der Bundesrat soll jetzt ein Zeichen setzen», meint Interpellant Aebischer. Er ist deshalb von der Antwort des Bundesrats enttäuscht.

FRANKREICH MACHTS VOR

Tatsächlich hinkt die Schweiz dem benachbarten Ausland hinterher. Frankreich etwa kennt seit 1958 innerorts den Mindestabstand von einem Meter beim Überholen von Velofahrenden, ausserorts von 1,5 Metern. Deutschland schreibt einen Abstand von 1,5 Metern vor, 2 Meter bei Lastwagen (ab 90 km/h, schlechten Strassenverhältnissen, Wind und generell beim Überholen von Kindern). In Italien ist ein ähnliches Gesetz in Vorbereitung,



und in Irland wurde nach einer Kampagne, vornehmlich auf Initiative des Sportvelofahrers Phil Skelton, Ende Februar ein entsprechendes Gesetz eingeführt. In Spanien verschärfte man kürzlich aufgrund zweier tödlicher Unfälle prominenter Radrennsportler die Regeln für das Überholen. Autos müssen nun teilweise oder ganz auf die andere Fahrbahn wechseln, um ein sicheres Überholen zu gewährleisten.

«WIR LASSEN NICHT LOCKER»

Während andere Länder ihre bereits hohen Standards also zum Teil noch verschärfen, besteht hierzulande Nachholbedarf, wenn nicht sogar Vollzugsnotstand. «In der Schweiz wird im Vergleich zu Ländern, wo ein Mindestabstand gesetzlich vorgeschrieben wird, tendenziell knapper überholt», sagt Kessler. Diese Behauptung ist zwar aufgrund fehlender Polizeimessungen offiziell nicht belegbar. Aber ein aktuelles Video von Pro Velo stützt die These: Auf der Romanshorner Strasse bei Kreuzlingen überholten von 46 Autofahrenden nur gerade 6 die auf einem Radstreifen fahrende Velofahrerin korrekt. «Die heutige gesetzliche Regelung, dass mit «ausreichendem Abstand» überholt werden soll, genügt also nicht», sagt Kessler.

Diese Formulierung und mangelnde Kontrollen erschwerten es, Beinaheunfälle zu ahnden. Aufgrund fehlender Anweisungen an die Polizeikorps sei es deshalb fast unmöglich zu beweisen, dass beim Überholen zu wenig Abstand eingehalten wurde. Velofahrende sind zudem sehr oft gezwungen, wegen Gegenständen am äusseren Rand wie Abfällen sowie Schlaglöchern und schlechtem Belag in die Fahrbahnmitte auszuweichen. Ganz zu schweigen von den oft ungeräumten Radstreifen im Winter. Was einen routinierten Velofahrer allenfalls nervt, erschreckt unsicher Fahrende. «Die Folge: Viele empfinden den Verkehr als gefährlich und verzichten auf das Velofahren», sagt Kessler. Dennoch geht es ihm nicht primär darum, Fehlverhalten zur Anzeige zu bringen, sondern um die entsprechende Schulung von AutomobilistInnen. All das sind genug Gründe für Pro Velo, im Sinne einer ernsthaften Veloförderung verbindliche Seitenabstände zu verlangen. Pro Velo hält deshalb an der Forderung eines gesetzlichen Überholabstands von 1,5 Metern fest. «Was in anderen Ländern möglich ist, wird doch bei uns auch gehen. Wir lassen nicht locker und werden mit weiteren Vorstössen kommen», sagt Aebischer. ■

1 | An den Trottoirrand gedrängt, wirds auf dem Velo ungemütlich.

2 | Frankreich macht's vor: Dort sind 1,5 Meter Abstand beim Überholen Pflicht.

SICH ÖFFNENDE AUTOTÜREN (DOORING)

In Österreich wurde letztes Jahr eine umfangreiche Studie durchgeführt.

- Drei Viertel aller beobachteten Velofahrerinnen und -fahrer hielten weniger als 75 cm Abstand zu geparkten Autos ein. Damit laufen sie Gefahr, einer sich öffnenden Autotür nicht ausweichen zu können.
- 80 Prozent der beobachteten Autofahrenden überholten Velos mit zu wenig Abstand. Das drängt diese wiederum mehr in Richtung geparkter Autos und damit in die «Dooring»-Zone.

Fazit: Autolenker sollen dafür sensibilisiert werden, beim Öffnen der Türen auf Velos zu achten. Hilfreich ist dabei eine aus den Niederlanden bekannte Methode, bei der die Fahrertür immer mit der rechten Hand geöffnet wird.

www.velojournal.ch/vj-online/nachrichten/2017/dooring.html