



Optische Täuschung: Linz hat im November 2017 den ersten 3D-Zebrastrifen Österreichs getestet. Durch Schattierungen werden aus den Streifen scheinbar Balken

dpa Picture-Alliance / FOTOKERSCHLAT

Buchholzer wollen ersten 3D-Zebrastrifen

In Indien wurden optische Täuschungen an **Fußgängerüberwegen** erfolgreich getestet. FDP will Idee an der Schützenstraße umsetzen

LUTZ KASTENDIECK

BUCHHOLZ :: Zebrastrifen als alternative Fußgängerüberwege zu Ampeln sind nach wie vor umstritten. Der Hauptvorwurf: Die breiten, weißen Markierungen auf der Straße würden eine Sicherheit suggerieren, die es tatsächlich nicht gibt. Weil noch immer viele Autofahrer ihr Tempo eben nicht drosseln und Fußgängern keinen „Vortritt“ gewähren. Das könnte sich mit einer Innovation ändern, die nach dem Willen der FDP in Buchholz getestet werden sollte: Zebrastrifen in 3D-Optik.

„Es gibt Testergebnisse aus anderen Ländern, die besagen, dass sich die Sicherheit von Fußgängern beim Straßenwechsel durch den Einsatz der neuartigen Zebrastrifen spürbar verbessern lässt“, sagt Arno Reglitzky, Vorsitzender der FDP-Fraktion im Stadtrat und ausgewiesener Verkehrsexperte.

Neu ist die Idee der 3D-Zebrastrifen keineswegs. Getestet wurden sie bereits in Großbritannien, Kanada und den USA. 2016 versah dann die indische Künstlerin Saumya Pandya Thakkar den fast zehn Meter breiten Ahmedabad-Mehsana-Highway, einen Unfallsschwerpunkt im indischen Bundesstaat Gujarat, mit einem 3D-Zebrastrifen, der das gefahrene Tempo vieler Autofahrer signifikant reduziert hat.

Der Grund ist eine optische Täuschung. Die Streifen werden nämlich mit geschickt platzierten Schattierungen versehen, so dass sie wie dreidimensionale, schwebende Balken wirken. Die von den Autofahrern letztlich als potenzielle Hindernisse wahrgenommen werden. Und automatisch in ein unbewusstes Abbremsen münden.

Durch die sozialen Netzwerke hat sich die Kunde von dem Projekt in Windeseile weltweit verbreitet. Und stieß auch im mehr als 8000 Kilometer entfernten Island auf großes Interesse. Ralf Trylla, Umweltbeauftragter von Isafjordur im Nordwesten der Insel, sorgte

nach einem Indien-Trip dafür, dass die neuartigen Zebrastrifen auch in der Kleinstadt mit knapp 2600 Einwohnern getestet werden.

Doch wo solch unorthodoxe Maßnahmen Einzug halten, sind die Kritiker nicht fern. So monierte Verkehrsforscher Michael Schreckenberg in einem Interview mit dem Fernsehsender n-tv, Autofahrer könnten die 3D-Streifen für massive Objekte auf der Straße halten und abrupte Bremsvorgänge einleiten: „Für den nachfolgenden Verkehr stellt das ein erhöhtes Unfallrisiko“ dar.

Gatur Ivar Halldórsson, Inhaber einer Spezialfirma für Straßenmarkie-

rungen, die die 3D-Zebrastrifen in Isafjordur umsetzte, glaubt das nicht. Je näher der Fahrer komme, desto mehr schwäche sich der Effekt ab. „Es geht vor allem darum, Aufmerksamkeit zu wecken und die Autofahrer vor dem Zebrastrifen zur Reduzierung des Tempos zu animieren“, so Halldórsson.

Auch in der Stadtverwaltung Buchholz seien die Vorbehalte reflexhaft groß gewesen, sagt Arno Reglitzky: „Es wurde die Gefahr von Auffahrunfällen heraufbeschworen, wenn Fahrer vor Schreck plötzlich eine Vollbremsung machen.“ Außerdem müsse solch eine Idee ja erst einmal den „offiziellen und

langen Weg“ durch behördliche Genehmigungsverfahren nehmen.

Tatsächlich lassen die geltenden Vorschriften für Fußgängerüberwege solch eine 3D-Modifikation momentan nicht zu. Für Modellversuche bedarf es Ausnahmeregelungen.

Nach Abendblatt-Informationen arbeitet auch der ADAC an einer offiziellen Stellungnahme, hat seine interne Positionsfindung jedoch noch nicht abgeschlossen. Auch in dem mächtigen Automobilclub ringen Befürworter und Gegner der 3D-Zebrastrifen noch um die Meinungshoheit. Dabei spielt das Kostenargument eine nicht unerhebliche Rolle. Wobei selbst die finanziell aufwändigere 3D-Variante noch immer um ein Vielfaches günstiger sein dürfte, als eine Ampelanlage.

Derweil wird die Idee in immer mehr Städten und Kommunen aufgegriffen und von Lokalpolitikern zur Diskussion gestellt, etwa in Berlin, München, Düsseldorf und Grevenbroich.

„Innovationen dieser Art sollten im Sinne einer höheren Verkehrssicherheit immer erlaubt sein“, findet Arno Reglitzky. Er sei überzeugt davon, dass sich 3D-Zebrastrifen früher oder später durchsetzen würden: „Es kann ja nicht sein, dass Indien und Island Deutschland auf diesem Gebiet dauerhaft abhängen.“

Verkehrsexperte Arno Reglitzky auf dem Zebrastrifen in der Schützenstraße, den er 1999 selbst erstritten hat

HA/Lutz Kastendieck



Viele Fragen offen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen will wissenschaftlich untersuchen lassen, ob der warnende Effekt durch mehrfaches Passieren verloren geht, ob die „optische Barriere“ zu abrupten Bremsmanövern führt und ob sich der 3D-Effekt auch bei schlechten Licht- und Witterungsbedingungen einstellt. Ohne valide Forschungsergebnisse sieht die BASt keine Chance für die 3D-Streifen in Deutschland. (Iuka)