Anregung

Zur (geplanten) Fahrradstraße in der Straße Hardtufer wird am östlichen Ende (Übergang zur Hünefeldstraße) ein Modalfilter (**Abb. 1**) angeordnet. Gleichzeitig wird die Einbahn (Zeichen 220) auf der Hünefeldstraße westlich der Kreuzung Völklinger Straße aufgehoben.

Entsprechend wird die Widmung der Straße Hardtufer auf „Rad- und Fußverkehr“ festgelegt.

Begrün(d)ung



***Abb. 1**: Ein Modalfilter in Berlin.*

Die Straße Hardtufer soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Pläne sehen sowohl einen Gehweg zum Hang auf der Nordseite vor, wo zur Zeit Kraftfahrzeuge parken, als auch einen Gehweg zum Wupperufer auf der Südseite.

Damit verbleibt dem gesamten Rad- und Kraftverkehr nicht wesenlich mehr oder weniger Platz als aktuell (Zustand „Vor-Fahrradstraße“). Konkret darf nicht einmal ein zweiter Schutzstreifen für die Gegenrichtung angelegt werden, da sowohl die Breiten der Restfahrbahn (2,25 m, vgl. **Abb. 2**), als auch der Schutzstreifen (1,25 m plus 0,25 m sog. Sicherheitstrennstreifen als Seitenabstand zu parkenden Fahrzeugen, vgl. **Abb. 3**) absolute Mindestmaße sind. Im Gegensatz dazu hat sich der Rat der Stadt im „Radverkehrskonzept“ zur Einhaltung von Regelmaßen verpflichtet.

Da nun eine Fahrradstraße geplant ist, geht die Verwaltung wohl davon aus, daß Kraftfahrer gen Westen schön brav hinter den Radfahrern herzuckeln. Dies ist bereits im „Vor-Fahrradstraße“-Zustand nicht der Fall (gewesen), wie man jederzeit vor Ort ausprobieren kann: Radfahrer **müssen** überholt werden, und dazu kann man ja auch den Gehweg benutzen, vgl. **Abb. 4**.

Nun dürfen auf der Fahrradstraße die Radfahrer gen Osten nicht mehr den Gehweg benutzen, sondern müssen auf der Fahrbahn den entgegenkommenden Fahrzeugen ausweichen, wie das bereits auf der Hünefeldstraße praktiziert wird, vgl. **Abb. 5**.

Um die Sicherheit des Radverkehrs als oberste Maxime der Straßenverkehrs-Ordnung zu gewährleisten, kann Kfz-Verkehr in dieser Fahrradstraße nicht zugelassen werden. Zufahrten und Einmündungen sind in diesem Bereich nicht vorhanden, so daß kein Anlügerverkehr notwendig ist.

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form, Farbe sowie elektr. Verweisen veröffentlicht werden.



Abb. 2: *Absolutes Mindestmaß für Kfz am Hardtufer: 2,25 m*

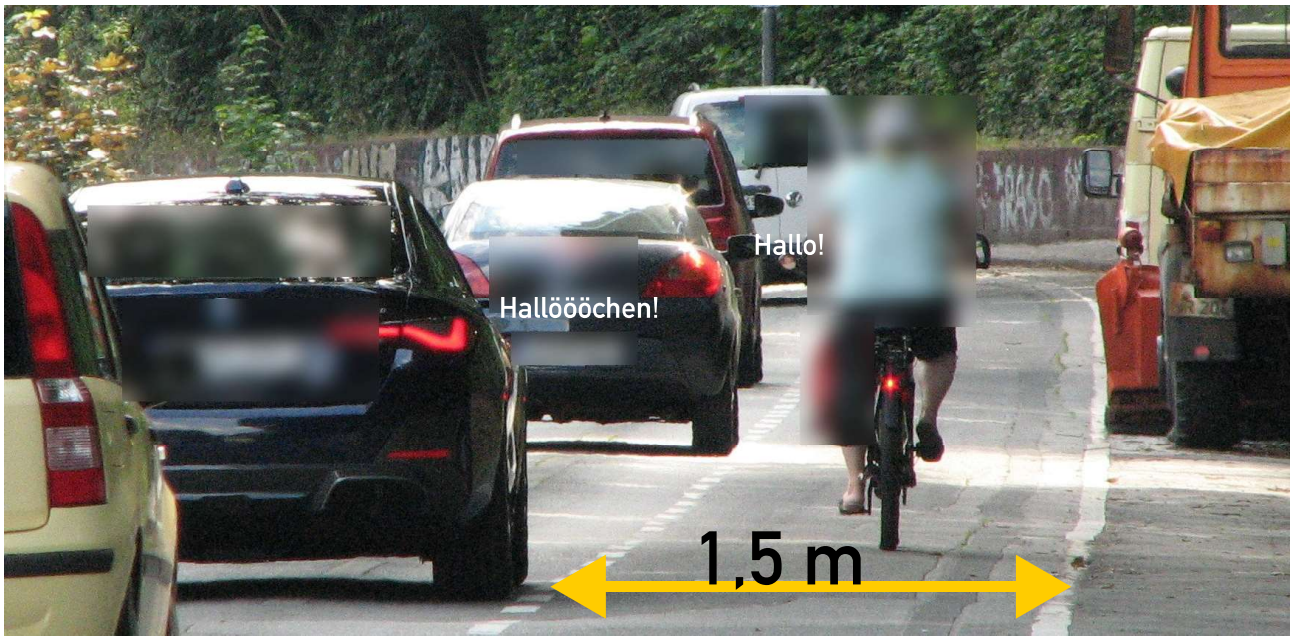


Abb. 3: *Dauerdurchgangsverkehr mit Dauerüberholen. Die StVO sagt: innerorts müssen mindestens 1,5 m seitlicher Sicherheitsabstand zum Radfahrer eingehalten werden. Tatsächlich ist der gesamte „Schutzstreifen" so breit – inklusive Sicherheitstrennstreifen von 0,25 m als Seitenabstand zu parkenden Fahrzeugen. Auch hier: alles absolute Mindestmaße. Das Regelmaß sollte jedoch die Regel sein.*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form, Farbe sowie elektr. Verweisen veröffentlicht werden.

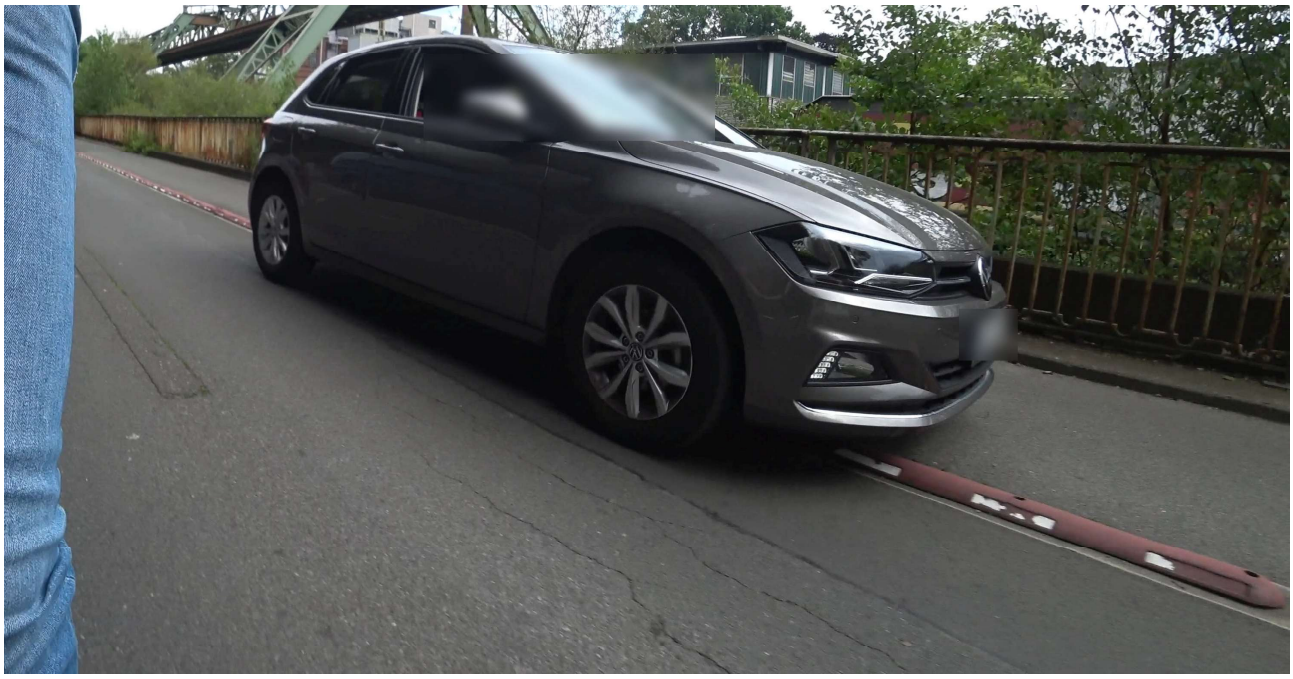


Abb. 4: *Kein Platz zum Überholen? Dann benutzen wir den Gehweg dazu.*



Abb. 5: *Gegenverkehr auf der Hünefeldstraße. Der Außenspiegel des Transporters sagt dem Radfahrer „guten Tag“. Es sind ja nicht die Knochen des Blechkutschenführers.*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form, Farbe sowie elektr. Verweisen veröffentlicht werden.