

Anregung

1. Auf dem als „Fahrradstraße“ ausgewiesenen Teil der Luisenstraße wird gemäß dem Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS (vgl. Abbildung rechts) eine Begleitlinie (Abb. 2) als Leitlinie markiert (Abb. 3).
2. Auf dem als „Fahrradstraße“ ausgewiesenen Teil der Luisenstraße wird der Kfz-Verkehr auf „Anlieger-Kfz frei“ beschränkt, vgl. obengenannter Leitfaden.
3. Auf dem als „Fahrradstraße“ ausgewiesenen Teil der Luisenstraße wird versuchsweise zwischen 18 und 24 Uhr entweder
 1. ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet, oder
 2. die Straße für Kraftfahrzeuge gesperrt.



Leitfaden Fahrradstraßen

Planungshinweise
für die Praxis

Mit freundlicher Unterstützung:
Ministerium für Umwelt,
Nahverkehr und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Begrün(d)ung



Abb. 1: Praktizierter „Linksverkehr“ im östlichen Teil der „Fahrradstraße“ Luise entlang des Bordsteins. Dem eigentlichen hier vorrangigen Radverkehr aus der Gegenrichtung bleibt die Weiterfahrt versperrt – es sei denn, diese bekehren sich ebenfalls zum Linksverkehr. Der Zusammenschnitt entstand binnen weniger Minuten.

Wie aus **Abbildung 1** zu entnehmen ist, herrscht bei dem in der Fahrradstraße Luisenstraße freigegebenen Kfz-Verkehr durchgehend Linksverkehr. Dadurch wird der Radverkehr, zu dessen Bündelung die Fahr-

radstraße eingerichtet wurde, an der Weiterfahrt gehindert. Daher wird eine Leitlinie wie in den anderen Fahrradstraßen angeregt, damit der Kfz-Verkehr zumindest so weit mittig fährt, daß der Radverkehr auf der rechten Seite passieren kann, vergleiche Abbildung 2 aus o.g. Leitfaden sowie Abb. 3 aus der Friedrichstraße nördlich Karlstraße.

Die Verringerung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger (Punkt 2) sorgt für eine Verringerung der ständigen Behinderungen des Radverkehrs durch entgegenkommende Kfz. Die – versuchsweise – Anordnung eines zeitlich auf den Abend begrenzten Zeitraum zwischen 18 und 24 Uhr verkehrsberuhigten Bereiches (Punkt 3) oder Sperrung für Kfz-Verkehr kommt der tatsächlichen Nutzung der Luisenstraße wesentlich näher: nämlich die Nutzung als Fußgängerzone.

Denn die Praxis zeigt, daß selbst bei hunderten Radfahrern während der „Critical Mass“ am ersten Freitag heden Monats es auch noch Fußgänger gibt, die dann stur auf der Fahrbahn stehenbleiben oder laufen. Je mehr sich das Verhältnis zugunsten der Fußgänger im Alltag verschiebt, desto schlechter kommt man als Radfahrer durch die sog. „Fahrradstraße“ und darf dann schieben, weil man diese Sturköpfe nicht einfach umfahren darf. Denn das wäre genauso asozial wie der „Linksverkehr“ der Kraftfahrzeuge, um mutmaßlich den entgegenkommenden Radverkehr auf den Gehweg zu zwingen.

Der Querschnitt einer Fahrradstraße setzt sich aus den folgenden Querschnittselementen zusammen:

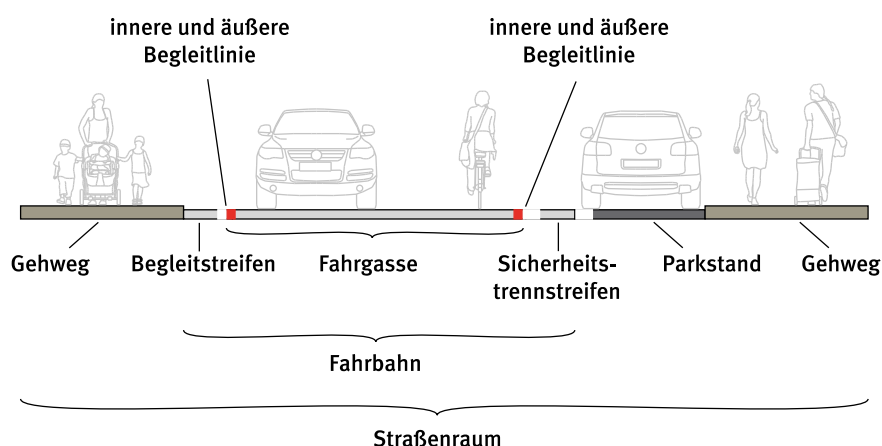


Abb. 2: Querschnittselemente aus dem Leitfaden Fahrradstraßen.



Abb. 3: Die Querschnittselemente in der Praxis, hier: Friedrichstraße. Die weißen Leitlinien sollen die Fahrbahn schmaler wirken lassen und einen seitlichen Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand bzw. parkenden Fahrzeugen absichern.