

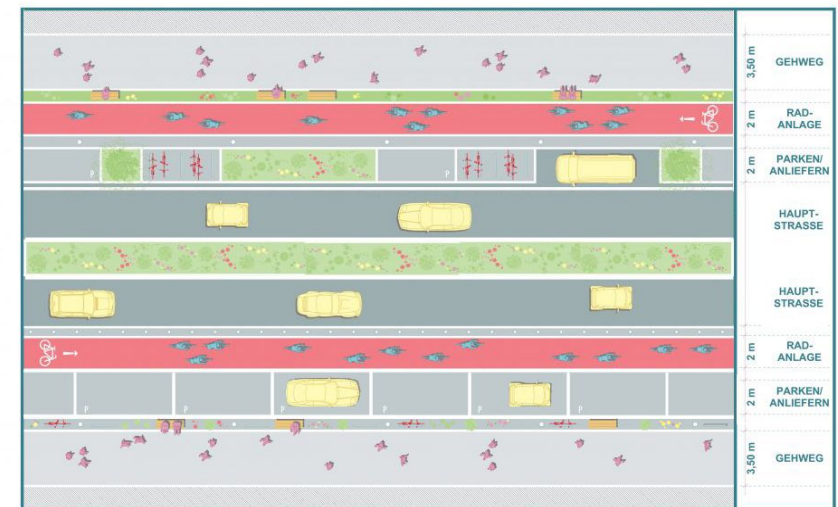
Vorschlag zur Erprobung einer breiten und geschützten Radspur auf der Karl-Marx-Straße

(zwischen Weichselstraße und Hermannplatz)

Hintergrund: Der Nordteil der KMS soll umgebaut werden, es wäre der letzte Abschnitt im Sanierungsgebiet und käme frühestens 2026(?) dran. Es ist in der Zählgemeinschaft vereinbart, dass es eine **vorläufige oder temporäre Markierung** kurzfristig geben soll. Die KMS ist im südlichen Teil einspurig, daher kann eine der bisherigen zwei Spuren pro Richtung für den Radverkehr umgewidmet werden. Der Kfz-Verkehr der KMS soll langfristig abnehmen. Die Straßenbreite beträgt ca. 8,80m bis 9,00m Breite (Quelle: Google-Earth).

Begründung: Ausreichend breite und geschützte Radwege fördern Radverkehr und beleben Geschäftsstraßen

Geschützte Radstreifen oder Wege sorgen für ein sicheres Fahrgefühl auch für Kinder und SeniorInnen. Die KMS als Einkaufsstraße, bezirkliches Zentrum (Rathaus, Bibliothek) und Magistrale, die für viele PendlerInnen eine direkte Verbindung in Richtung des Berliner Zentrums bietet, lässt annehmen, dass ein guter Radweg stark frequentiert werden würde. Bereits unter den jetzigen, sehr gefährlichen Bedingungen, wird die KMS von Radfahrenden viel genutzt. Die fehlende Radinfrastruktur in Parallelstraßen (Kopfsteinpflaster, viel Verkehr) trägt zusätzlich zu mehr Radverkehr auf der KMS bei. Da aufgrund der Einspurigkeit im Süden eine KfZ-Spur umgewidmet werden kann, sollte die Chance genutzt werden, hier zu testen inwieweit eine geschützte und breite Radinfrastruktur an Hauptstraßen funktionieren kann. Gerade aufgrund der Vorläufigkeit der Maßnahme eignet sich dieses Stück, um neue Ideen zu testen und aufbauend auf die Erfahrungen damit dann ab 2026 den tatsächlichen Umbau gestalten zu können.



Vorschlag: Einen 3m breiten Radweg, der entweder durch die parkenden Autos geschützt (Variante a) wird oder auf der Straße durch Farben und kleinen Reflektoren (oder ähnliches) optisch geschützt (Variante b) wird. Es sollten in beiden Varianten ausreichend Lieferzonen/Kurzzeitparkmöglichkeiten eingerichtet werden. Fahrradfahrende sollen sich überholen können und an Kreuzungen muss eine gute Sichtbeziehung zu den Kfz gewährleistet sein.

Variante I: Radweg rechts der parkenden Autos mit baulicher Trennung durch nicht-überfahrbare Poller



(Quelle: Google Streetview, 2009; Grafik Linda Reiners)

Variante II: mit optischer Trennung vom Kfz-Verkehr durch überfahrbare Poller/Reflektoren



(Quelle: Google Streetview, 2009; Grafik Linda Reiners)

Dort, wo es zu Flächenkonflikten mit dem fahrenden Kfz-Verkehr kommt (zum Beispiel bei Abbiegespuren) sollen Parkplätze wegfallen.

Vorteile:

- Durch den temporären Charakter der Maßnahme könnte die **Praxistauglichkeit** von **qualitativ hochwertigen**, auf hohe Anteile des Fahrradverkehrs ausgelegte Maßnahmen getestet werden.
- KMS könnte sich als **Fahrradfreundliche Einkaufsstraße** vermarkten
- **Erreichbarkeit** zentraler Orte wie den Hermannplatz, das Rathaus und die Bibliothek wären erheblich verbessert.
- Belebung der KMS durch Attraktivität dieser als **Magistrale für den Radverkehr**
- Geschäfte würden erheblich durch **Kundschaft per Rad** profitieren (zum Beispiel auch aus Kreuzberg)
- Auch unsichere RadlerInnen und **Familien mit Kindern** könnten motiviert werden das Rad zu benutzen, da der Radweg ausreichend Abstand zum fahrenden Verkehr bietet.
- Ausreichend Platz und komfortabel nutzbar für **Lastenräder**, die gerade in einer Einkaufsstraße von entscheidender Bedeutung für einen **nachhaltige Mobilität** sind (und auch jetzt schon genutzt werden)