

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

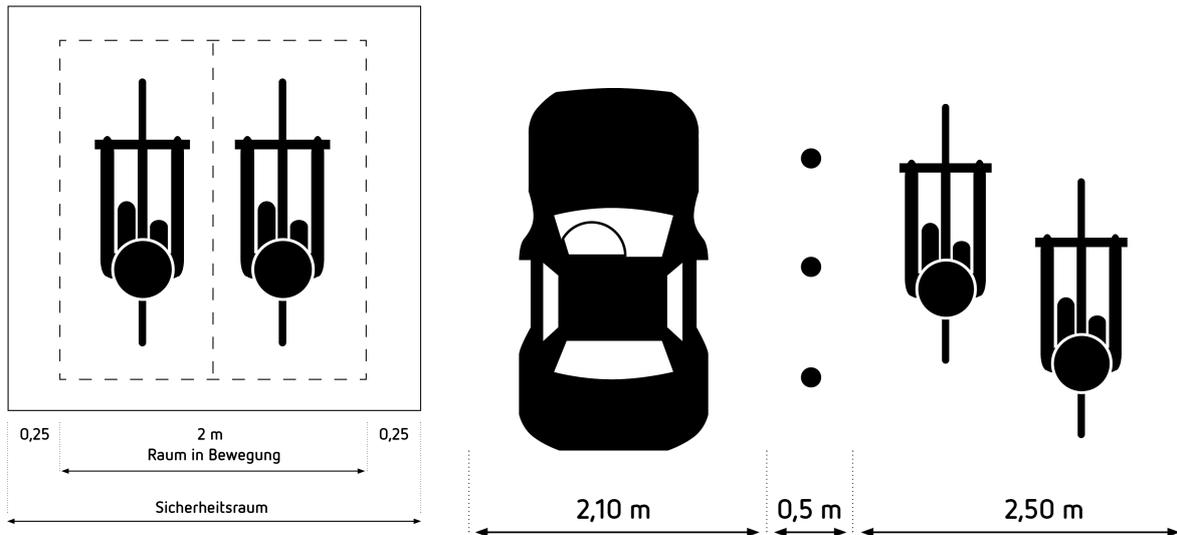
(zwischen Weichselstraße und Hermannplatz)

Hintergrund: Der Umbau des Nordteils der Karl-Marx-Straße ist beschlossen – von momentan zwei Kfz-Spuren auf eine. Dabei soll die Straßenbreite beibehalten werden. Es ist in der Zählgemeinschaft vereinbart, dass es eine Markierung kurzfristig geben soll. Der Kfz-Verkehr der Karl-Marx-Straße soll langfristig abnehmen. Die Straßenbreite beträgt ca. 8,80 m bis 9,00 m 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 Senior*innen. Die Karl-Marx-Straße als Einkaufsstraße, bezirkliches Zentrum (Rathaus, Bibliothek) und Magistrale, die für viele Pendler*innen 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 Karl-Marx-Straße von Radfahrenden viel genutzt. Die fehlende Radinfrastruktur in Parallelstraßen (Kopfsteinpflaster, viel Verkehr) trägt zusätzlich zu mehr Radverkehr auf der Karl-Marx-Straße 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 attraktive Radinfrastruktur an Hauptstraßen funktionieren kann.

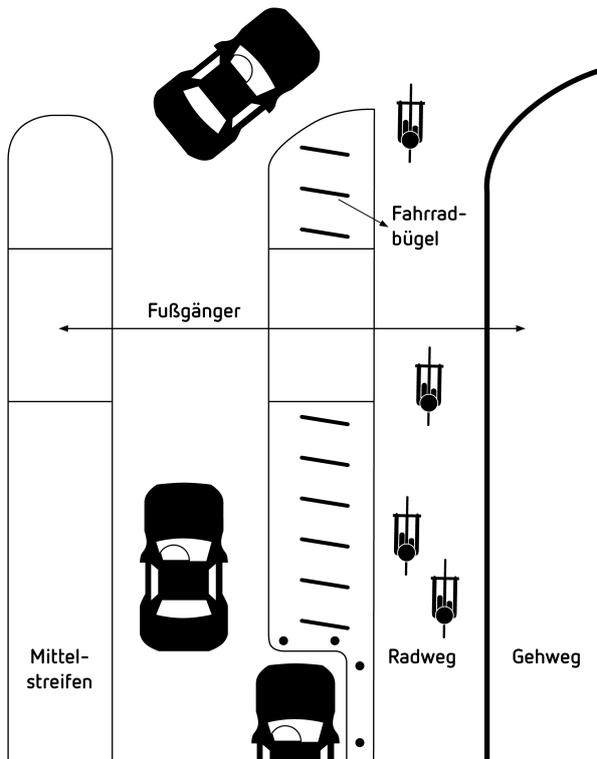


Mindestanforderungen an Radstreifen

Vorschlag: Einen 3 m breiten Radweg, der durch die parkenden Autos geschützt wird, wird eingerichtet. In einer kürzlichen Beurteilung von 50 verschiedenen Radwegen in Berlin ist eine solches Design als der sicherste Radweg Berlins mit 79 Prozent Zustimmung gewertet worden (Straße des 17. Juni zwischen S-Bahn Tiergarten und Großem Stern). Es sollten ausreichend Lieferzonen/ Kurzzeitparkmöglichkeiten eingerichtet werden, die von Langzeitparker*innen freigehalten werden. Fahrradfahrende sollen sich überholen können und an Kreuzungen muss eine gute Sichtbeziehung zu den Kfz gewährleistet sein.

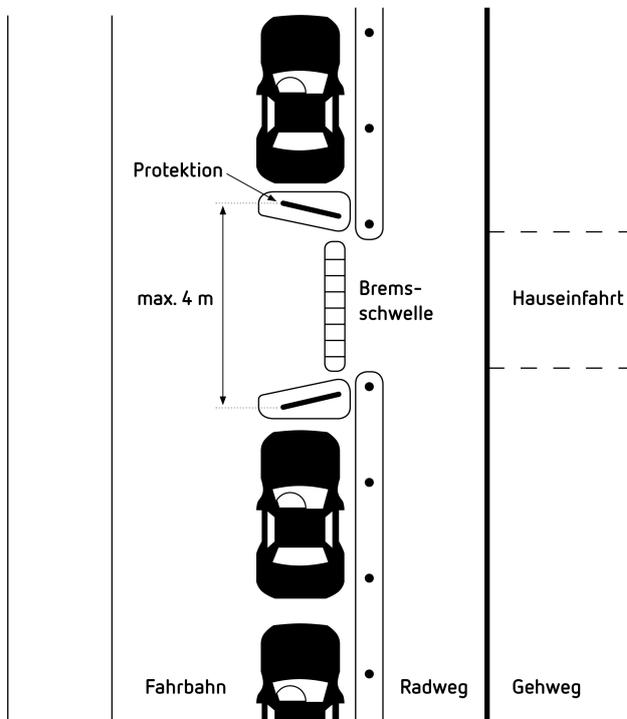


(Quelle: Google Streetview, 2009; Grafik Linda Reiners)



Sichere Kreuzungsbereiche auch mit einfachen Mitteln

Dort, wo es zu Flächenkonflikten mit dem fahrenden Kfz-Verkehr kommt (zum Beispiel bei Abbiegespuren) sollen die Zahl Parkplätze von zwei auf 20 vervielfacht werden durch die Umwidmung von Pkw- in Fahrrad-Abstellplätze. Essentiell wichtig bei dieser Variante ist die sichere Gestaltung der Kreuzungsbereiche. Dabei muss die Sichtbeziehung zwischen den Autofahrenden und den Radfahrenden sichergestellt werden. Dies kann beispielsweise durch die Markierung in Kombination mit der erforderlichen Aufstellung von Fahrradbügel, in diesem Fall vor Kreuzungen, erreicht werden. Auch die Abbiegesituation muss so gestaltet sein, dass Autofahrende eine gute Sicht auf den Radverkehr haben und die Geschwindigkeit sehr stark reduziert werden muss; dafür sind enge Kurvenradien notwendig. Auch hier kann das Markieren von Sperrflächen in Kombination mit dem Aufstellen von Fahrradbügeln im Kreuzungsbereich bauliche Maßnahmen ersetzen. Gleiches gilt für Aus- und Einfahrten.



Beispiele für die Umsetzung baulicher Trennungen

Vorteile:

- Es könnte die Praxistauglichkeit von qualitativ hochwertigen, auf hohe Anteile des Fahrradverkehrs ausgelegte Maßnahmen, getestet werden.
- Die Attraktivität der Karl-Marx-Straße für den Einzelhandel könnte deutlich gesteigert werden und die Karl-Marx-Straße als Fahrradfreundliche Einkaufsstraße vermarktet werden
- Die Erreichbarkeit zentraler Orte wie den Hermannplatz, das Rathaus und die Bibliothek wären erheblich verbessert.
- Belebung der Karl-Marx-Straße durch Attraktivität dieser als Magistrale für den Radverkehr
- Geschäfte würden erheblich durch mehr Kundschaft per Rad profitieren (zum Beispiel auch aus Kreuzberg, die ohne Abstellmöglichkeiten nicht hier konsumieren würden)
- Auch unsichere Radler*innen 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)

Dieser Vorschlag wird bisher unterstützt von

- Lenkungsgruppe Aktion Karl-Marx-Straße
- Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln
- Volksentscheid Fahrrad
- ADFC Berlin (Entscheidung steht noch aus)