

Bismarckstraße: Radfahrstreifen

Die realisierte Lösung ruft Verwirrung hervor

Anhand einiger Bilder wird dargelegt, wo es Probleme gibt. Am Ende folgt eine abschließende Bewertung, gefolgt von Verbesserungsvorschlägen.

In diesem Bild ist erkennbar, dass sowohl der Lkw als auch der Pkw den ununterbrochenen Streifen überfahren. Der Pkw fährt sogar rechts davon.

Hinweis: fast alle Bilder sind am Nachmittag des 30. April 2019 gemacht worden.



Einige Male konnte beobachtet werden, dass Pkw einfach auf den Busstreifen wechseln, wenn sie rechts in die Hans-Brückmann-Straße einbiegen wollen.

Vereinzelt wurde auch beobachtet, dass Pkw auf dem Radstreifen fahren, wenn sie geradeaus fahren wollen.

Ebenso wurde beobachtet, dass die Linksabbiegespur für Geradeausfahrt benutzt wird.



Auf diesem Bild ist erkennbar, dass der weiße Pkw vom vorherigen Bild mit den rechten Reifen auf der Fahrradspur steht.

Man kann erkennen, dass dieser während der Fahrt sogar noch deutlicher im Bereich der Radspur fuhr.

Auch wenn Autofahrer die Radspur hoffentlich meiden würden, wenn dort ein Radfahrer fährt, ist das Problem aber - wie hier gezeigt -, dass Radfahrer, die während der Rotphase angefahren kommen, blockiert werden könnten.

Bitte beachten, dass hinterm Bus zwei Pkw stehen!



Die beiden letzten Bilder zeugen davon, dass die Fahrspuranordnung für Verwirrung sorgt. Dazu dürfte beitragen, dass die Pfeilmarkierung (für geradeaus und rechts) erst dann zum Vorschein kommt, wenn die Hauptspur wegen der Linksabbiegespur eine Verschwenkung nach rechts macht.

Dazu kommt, dass die Führung nicht intuitiv ist. Der Autofahrer, der rechts abbiegen will, neigt dazu, die Fahrradspur ganz zu überfahren, weil ihm die Situation wahrscheinlich von anderen Kreuzungen in

Düren bekannt vorkommt: Geradeausspur, Schutzstreifen für geradeaus und Rechtsabbiegespur. Beispiel: Stürztstraße ostwärts bei der Kreuzung mit der Oberstraße.

Eine ganze Reihe von Pkw hat den Reifen rechtsseitig auf dem Streifen stehen.

Bei längerer Beobachtung wird klar, dass das Überfahren recht häufig passiert.

Es muss hier angemerkt werden, dass die im Plan angegebene Breite von 2 m nicht netto gilt. Aus Radfahrersicht ist das aber die Breite, die zählt.



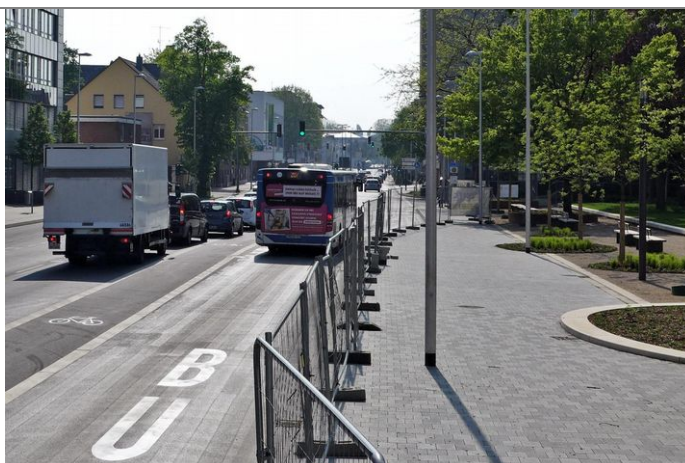
Hier kann man erkennen, dass die 2 m sich auch nicht auf die Mitte der jeweiligen Markierung beziehen. Netto handelt es sich um 1,84 m.

Netto sollte ein Radfahrstreifen, der an beiden Seiten von motorisiertem Verkehr „begleitet“ wird, deutlich breiter sein. Die Gefahr, dass diese Spur dann als Kfz-Spur benutzt wird, steigt mit der Breite natürlich an (mehr dazu auf S. 3).



Dieses Bild vermittelt einen Eindruck von Enge, wenn ein Bus gleichzeitig mit Pkw oder gar Lkw auf den jeweiligen Fahrspuren unterwegs ist.

Gut erkennbar ist, wie großzügig der Raum für Fußgänger gestaltet ist. Hier hätte problemlos ein Meter „abgeknabbert“ werden und damit die Einteilung des Straßenraumes sicherer gestaltet werden können.



Aus der Autofahrerperspektive (Fahrt mit 50 km/h) sieht die Verschwenkung ziemlich kurz aus. Das Problem in der Grünphase ist somit ganz offenkundig, vor allen Dingen wenn Lkw fahren, weil deren Länge das Problem verschärft.



Aus diesem Bild wird auch ersichtlich, dass die Lage das Zeug hat, Verwirrung zu stiften. Es ist zum Beispiel optisch gar nicht vorgesehen, dass Radfahrer auch nach rechts abbiegen können. Wie oben bereits gezeigt wurde, gilt dasselbe für Kfz.



Dass Radfahrer und Busse sich hier queren müssen, ist nicht förderlich für die Verkehrssicherheit.

Der Haltestreifen ist für Radfahrer nicht vorgezogen. Das ist nicht zeitgemäß.

Am Reifenabrieb auf dem Haltestreifen ist erkennbar, dass Kfz den Radstreifen offensichtlich vergleichbar häufig wie den Hauptstreifen benutzt haben.

Hinweis: Die Linksabbiegespur (zum Parkplatz des Kreishauses) ist ziemlich „sauber“. Das liegt daran, dass diese Spur bis April noch gesperrt war.



Bewertung

Man muss es klar sagen: Die Gestaltung ist eigentlich eine mittlere Katastrophe. Weil dieses „System“ nicht fehlertolerant ist, wird (ohne Änderungen) der erste Unfall nicht lange auf sich warten lassen. Es fällt ProRad schwer, Verständnis dafür aufzubringen, dass die Radspur nicht mit der Busspur kombiniert wurde (was alle oben geschilderten Problempunkte obsolet machen würde, außer die der zu kurzen Verschwenkung - aber da wäre wenigstens der Radfahrer als schwächster Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn nicht betroffen). Ein Radweg rechts von der Bushaltestelle wäre aus Sicht vieler Radfahrer sicher besser, wenn das Gesamtkonzept danach ausgerichtet wäre.

Verbesserungsvorschläge

- ◆ Die Schwenkungen parallel zur parkseitigen Bushaltestelle sind zu kurz geraten. Eine entsprechende Verlängerung der Verschwenkung ist nur möglich, wenn die Linksabbiegespur verkürzt wird. Eine mögliche Alternative ist: eine Lösung wie auf Autobahnbaustellen: In der Verschwenkung zweier Spuren gibt es eine langgezogene Art „Insel“ zwischen den beiden Fahrspuren.
 - Es soll durchgehend rote Farbe aufgetragen werden. Dabei sollte die Breite des Radfahrstreifens vergrößert werden. Der Streifen links soll als Geräuschstreifen umgestaltet werden, und zwar über die ganze Länge. Alternativ wäre ein niedriger Betonwall auf der linken Seite denkbar. Das würde dem Sicherheitsgefühl der Radfahrer sehr zugute kommen.
- ◆ Die Haltelinien für Radfahrer sollen (relativ zum Rest) vorgezogen werden.
- ◆ Die Busampel an der Parkseite muss ggf. besser geschaltet werden und: eine Schulung der Busfahrer wäre sinnvoll. Es wurde zudem festgestellt, dass nach einem kurzen Vorlauf für den Bus Radfahrer/MIV und Busse gleichzeitig Grün bzw. Freigabe haben.
 - Zudem sollte die Haltestelle mindestens 10 m zurückverlegt werden, so dass ein Bus nicht sofort nach dem Anfahren die Radspur kreuzt, sondern erst noch ein paar Meter geradeaus fährt.
- ◆ Es muss eine Maßnahme ergriffen werden, dass die Linksabbiegespur nicht für geradeaus genutzt werden kann, wie z.B. Pfeile auf der Fahrbahn oder Spurverlaufsschilder über der Ampelanlage. Das berührt zwar nicht direkt ein Radfahrerinteresse; jedoch darf nicht unterschätzt werden, dass Kfzfahrer auf der regulären Spur von anderen Fahrzeugen etwas nach rechts gedrängt werden könnten. In der Folge könnte ein Radfahrer sehr unglücklich zu Fall gebracht werden.