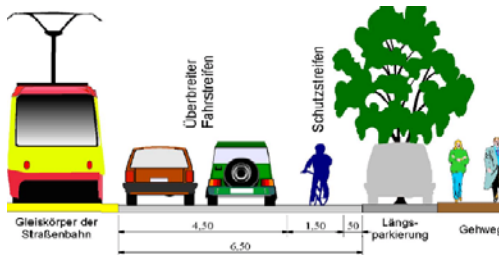


## Querschnitte mit überbreiten einstreifigen Richtungsfahrbahnen

### Praxisbeispiel Karlsruhe östliche Rheinstraße (2007/2008):



Verkehrsversuch



Umgestaltung

**Kfz-Verkehr:** Belastung 19.000 Kfz/14h [06h-20h], Schwerverkehrsanteil rund 2,1 %. Keine Veränderung der Leistungsfähigkeit gegenüber der zweistreifigen Richtungsfahrbahn. Verlagerungen konnten nicht festgestellt werden. Durch die Markierung des überbreiten Kfz-Fahrstreifens konnte die Kfz-Geschwindigkeit gesenkt werden. Der Kfz-Verkehr akzeptiert, dass der überbreite Kfz-Fahrstreifen durch den Schwerverkehr einstreifig befahren wird, nur 8% des Schwerverkehrs fahren im Streckenverlauf mit anderen Kraftfahrzeugen parallel.

**Radverkehr:** Gute Akzeptanz des Schutzstreifens durch den Radverkehr. Erhöhung des seitlichen Sicherheitsabstandes des Radverkehrs vom ruhenden Verkehr. Signifikante Steigerung des Radverkehrs (+40 %).

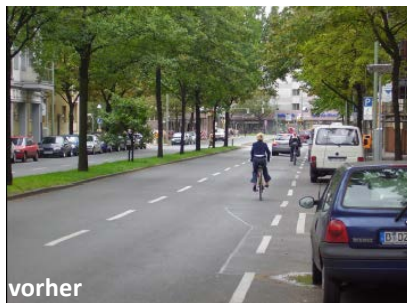
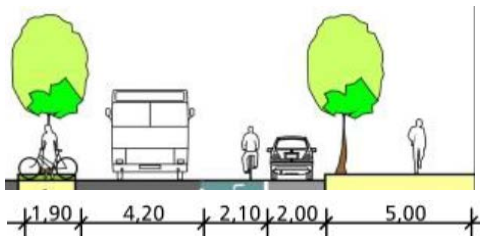
**Verkehrssicherheit:** Die Senkung der Kfz-Geschwindigkeiten und die Erhöhung des Sicherheitsabstandes des Radverkehrs vom Parkstreifen stellt einen Sicherheitsgewinn dar. Die Unfallsituation ist seit Einrichtung des Verkehrsversuchs unauffällig.

**Fazit:** Die Kombination eines überbreiten Kfz-Fahrstreifens mit einem Radschutzstreifen ist eine geeignete Möglichkeit der Radverkehrsführung auf einer ehemaligen zweistreifigen Richtungsfahrbahn. Bei ausreichender Dimensionierung stellt diese Markierung ein sicheres Angebot für den Radverkehr dar. Bei Unterschreitung der Mindestmaße des technischen Regelwerks wird eine zusätzliche wirksame Geschwindigkeitsbegrenzung empfohlen.

**Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsversuchs wurde 2008 eine dauerhafte Lösung beschlossen und umgesetzt.**

### Praxisbeispiele Berlin Brandenburgische Straße und Prinzenallee (2010):

#### Brandenburgische Straße

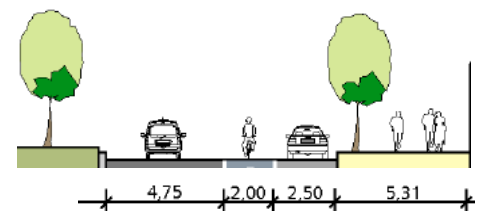


vorher



nachher

#### Prinzenallee



vorher



nachher

**Kfz-Verkehr:** Belastung 18-20.000 Kfz/24h. SV-Anteil 4-5 %. Gute Verkehrsqualität nach der Umgestaltung. Verlagerungseffekte in andere Straßen treten nicht in relevanter Höhe auf. Der überbreite Kfz-Fahrstreifen wird bei Breiten unter 4,50 m vorwiegend einspurig genutzt.

**Radverkehr:** Keine signifikante Steigerung der Verkehrsstärke durch das neue Angebot.

**Fußgängerquerungen:** Erhöhung der Wartezeit an ungesicherten Querungsstellen.

**Fazit:** Die Umgestaltung ist verkehrstechnisch möglich und aus verschiedenen Aspekten heraus sinnvoll, insbesondere erfährt die Angebotsqualität für Radfahrer eine deutliche Steigerung. Die Qualität des Verkehrsflusses und des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr werden nicht beeinträchtigt.

**Die Maßnahmen wurden im Rahmen des Lärmaktionsplanes Berlin 2010 umgesetzt.**