

Dienstrad für Lehrer (Baden-Württemberg und anderswo)

Beitrag von „O. Meier“ vom 8. Oktober 2020 12:22

Zitat von DFU

Radverkehrsinfrastruktur brauche ich dann, wenn auch Kinder bereits alleine auf dem Fahrrad unterwegs sein sollen. Mit 10 machen sie in der Schule die Fahrradprüfung und sollten dann bei ihren ersten Fahrten alleine definitiv nicht mit PKWs, Bussen und LKWs die Straßen teilen und noch in den Abgasen im Stadtverkehr im Stau stehen.

Also, wenn die Kraftfahrzeuge das Problem sind, sollte man sich womöglich vorrangig darum kümmern, dass diese weg kommen. Aber das will man mehrheitlich nicht. Insofern wird's immer Fahrrad-Feigenblatt-Politik werden.

Zitat von DFU

Auf den Gehweg gehören sie dann aber auch nicht mehr.

Auf den Gehweg gehören sie als jüngere auch nur formal. Die Sicherheit, die man dort vermutet, kommt bekommt man auch bei geringem Alter nicht. Stichwort Rechtsabbiegetod. Nichts, was man Kindern wünscht. Viele Gehwege sind auch einfach zu schmal für den Mischverkehr. Schlechte Oberflächen, ungünstige Wegführung, Bäume und Schilder und was da sonst noch so 'rumsteht.

Zitat von DFU

Also ja, ich finde, wir brauchen Radwege, die von den anderen Fahrzeugen getrennt verlaufen. Allerdings richtig getrennt. Weder sollten sie parallel zu parkenden Autos, deren Türen beim Öffnen den Radweg blockieren, noch durch den toten Winkel von abbiegenden Fahrzeugen verlaufen.

Ja? Und wo gibt's das? Und wie soll das physikalisch möglich sein? Wie sieht so Straßenverkehr ohne Kreuzungen aus, so dass eine vollständige Trennung möglich wäre?

Man experimentiert seit Jahrzehnten daran 'rum, ohne so etwas auch nur annähernd hinzubekommen. Erst waren Hochbordradwege der Renner. Aufgrund der Rechtsabbieg-Toter-Winkel-Problematik waren die aber kein Sicherheitsgewinn. Sondern das Gegenteil. Dann kamen Radfahr-, Angebots- und Schmutzstreifen. Die hat man zwar auf die Fahrbahn gelegt,

aber auf keinen Fall durfte dadurch den Blechdosen ein Fahrstreifen wegfallen. Also macht man die Streifchen schön schmal, die Fahrrad-Untertanen quetschen sich an den Rand, gerne auch mal bis in den Rinnstein. Und die automobilen Herrenfahrer quetschen sich mit wenig Abstand vorbei. Wozu denn vorschriftsmäßig überholen, wenn der Radler doch durch die Farbe auf der Fahrbahn geschützt ist?

Auch wenn die Radler dann schon mehr in die Wahrnehmung der Kraftfahrer kommen ist, so ist das grundsätzliche Rechtsabbiegeproblem nicht gelöst. Die Anordnung der Fahrstreifen ist immer noch so, dass eine Geradeausspur rechts von einer Rechtsabbiegespur verläuft.

Dann kamen die "Protected Bikelanes". Wohlgermerkt "protected" nicht "protecting". Die Sprache bringt es an den Tag. Ich frage mich, wovor man diese Streifen schützen muss.

Ja, im Längsverkehr, der eh kein großes Risiko bietet, ist dann Blech oder Beton zwischen Radlern und Kraftwägeln. Nur an den Kreuzungen, also da, wo's gefährlich wird, wird dieser "Schutz" dann unterbrochen. Und das die physische Trennung die Sichtbarkeit erhöht, kann man ja auch nicht behaupten. Da sind wir wieder beim toten Winkel.

Zitat von DFU

Am besten eine Straße nur für Radfahrer und dann erst wieder die Parallelstraße für motorisierte Fahrzeuge.

Und die verlaufen dann am besten alle in Nord-Süd-Richtung, Querstraßen bedeuten Kreuzungen. Da ist die Trennung dann wieder dahin.

Und dann muss man nur noch dafür sorgen, dass in den ungeraden Straßen die Radler wohnen, arbeiten und einkaufen, in den geraden denn die Kraftwagenfahrer. Ja, dann ist jegliche Begegnung ausgeschlossen. Wenn man eine derart strikte Trennung nach Antriebsart durchziehen will, dann kommt nicht mehr jeder überall hin. Es geht halt nicht, dasss ich Verkehrsteilnehmer nicht im Verkehr begegnen.

Nochmal. Wenn die Kraftfahrzeuge das Problem sind, muss man sich um die Kraftfahrzeuge kümmern, oder vielmehr um deren Beseitigung. Die Radler an den Rand zu drängen, nützt da überhaupt nichts. Und. Es trägt auch nicht zu deren Sicherheit bei.