

Selbstversuch und Erfahrungsbericht

Ich war nun drei mal Freitags zwischen 14 und 15.30 Uhr bei starkem Berufsverkehr auf der Wintersdorfer Brücke mit dem OpenBikeSensor (OBS) unterwegs.

1. Messreihe (Freitag, 21. März 2025)

An diesem Tag bin ich etwa 40 cm vom rechten Straßenrand gefahren. Also rechts vom rechten Schienenstrang - siehe beigefügte Skizze. Die Rillenschienen sind übrigens mit Asphalt einigermaßen bodeneben verfüllt.

Wie ist es mir während der knappen Stunde ergangen? Es war sehr stressig und ich fühlte mich bei zahlreichen Überholvorgängen echt gefährdet. Das kommt daher, dass man in dieser Position selbst bei Gegenverkehr oft überholt wird. Die KFZ-Lenker fahren dann am durchgezogenen Mittelstreifen entlang - und für den Radfahrenden bleibt dann eben der Rest - so wenig Platz, wie gerade übrig bleibt.

Nach je 9 Brückenüberfahrten in beide Richtungen und geschätzten 150 Überholvorgängen war ich platt. Der Lärm, die Abgase und der Stress durch die teils haarsträubend engen Überholmanöver haben mich echt geschafft.

(Leider war der OBS defekt bei dieser 1. Reihe an Messfahrten. Der Track wurde gespeichert, doch weil das Kabel zum Knopf defekt war, fehlten die Zeitpunkte und Abstandsdaten der Überholmanöver.)



Schaubild Nummernkreis Schaubild: Mehr Abstand zum Fahrbahnrand ist die bessere Fahrbahnposition.

2. Messreihe (Freitag, 28. März 2025)

Eine Woche später war ich in etwa zur gleichen Zeit wieder auf der Brücke unterwegs. Dieses Mal mit einem funktionstüchtigen OBS.

Meine Position auf der Fahrbahn bei dieser Messreihe: Links vom rechten Schienenstrang, also etwa 1 Meter vom rechten Fahrbahnrand entfernt.

Zunächst hat das wirklich Überwindung und Mut gefordert.

Wie war mein Eindruck? Ich war sehr positiv überrascht. Bei den insgesamt 155 Überholmanövern hat nur einer der KFZ-Lenker gehupt. Alle anderen haben akzeptiert, dass ein Überholen bei Gegenverkehr schlicht nicht möglich ist. Ich wurde immer erst dann überholt, wenn gerade kein Gegenverkehr mehr herrschte. Die seitlichen Abstände beim Überholen waren durchweg größer als in der Woche zuvor. Ich fühlte mich kaum gefährdet - im Gegenteil - ich hatte den Eindruck, dass ich als regulärer Verkehrsteilnehmer respektiert wurde.

3. Messreihe (Freitag, 4. April 2025)

Bei der dritten und abschließenden Messreihe - wieder an einem Freitag im Berufsverkehr - fuhr ich absichtlich wieder auf der Position etwa 40 cm vom Straßenrand entfernt. Es ging mir vor allem darum, Daten für einen empirischen Nachweis der daraus erwachsenden größeren Gefährdung zu gewinnen.

Ich fuhr also wieder wie bei der ersten Messreihe demütig am rechten Straßenrand entlang. Erwartungsgemäß wurde ich wieder oft, trotz Gegenverkehr, mit sehr knappen seitlichen Abständen überholt.

An diesem Tag waren wir zu dritt mit OBS auf der Brücke unterwegs. Thomas und ich mit einem einspurigen Rad, Robert mit seinem 3-spurigen Lastenrad. Insgesamt 276 Überholungen protokollierte mein OBS bei dieser Messreihe.

(Leider war der OBS bei dieser 3. Messreihe wieder nicht voll funktionsfähig: Zur Abwechslung fehlten nun die GPS-Koordinaten der Überholvorgänge).

Unverbindlichkeit der durchgezogenen Linie:

Eine bemerkenswerte Beobachtung möchte ich noch ergänzen:

Die durchgezogene Linie, welche die beiden etwa 3,5 Meter breiten Richtungsspuren voneinander trennt, wird von den KFZ-Lenkern überhaupt nicht ernst genommen.

Die durchgezogene Linie wird wohl eher als eine unverbindliche Empfehlung eingestuft. Zum Sicherheitsvorteil für uns Radfahrende!

Übrigens:

Auf dem französischen Teilstück der Brücke ist es erlaubt, die Linie zur Überholung eines Zweirads mit einem Räderpaar zu überfahren.

Auf der deutschen Seite handelt es sich um ein Verkehrsdelikt. Das Bußgeld beträgt €38,50. Bei Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer riskiert man €278,50 sowie einen Monat Fahrverbot.

Clemens