

**Beschlußvorschlag:**

1. Der Taxenstand in Höhe des Kaufhofs wird von der Straße 3 Meter nach Osten auf den Neumarkt verschoben.
2. Der dadurch geschaffene Raum auf der Straße wird dazu genutzt, um den am Kaufhof unterbrochenen Radfahrstreifen gegen Einbahn auf dem Wall („der Unvollendete“) in voller Länge auf einer Breite von 2,50 Metern durchgängig zu markieren.

**Begründung:**

Der insbesondere in den Kurven am Neumarkt unterbrochene Radweg auf dem Wall gefährdet die Sicherheit des gegen Einbahnrichtung fahrenden Radverkehrs durch die dadurch nicht einsehbare Straße und die Schleppkurven des Busverkehrs:

- Ein in den Wall abbiegender Radfahrer steht am Kaufhof unvermittelt vor einem entgegenkommenden Bus und muß dadurch bedingt voll abbremsen. Die Sicherheit des Radverkehrs ist durch einen Hinweis, der Radverkehr „müsse eben mit Hindernissen rechnen“, NICHT gewährleistet. An der gleichen Stelle wurde bereits ein Fußgänger während des Zweirichtungsverkehrs während des Döppersberg-Unfalls erfaßt und schwer verletzt (s. Foto mit Markierung „02“ sowie Fotoserie auf Seite 5 oben [„gefährliche Schleppkurven“]).
- In der Gerade am Kaufhof parallel zum jetzigen Taxistand wird der Großteil der Radfahrer einem entgegenkommenden Bus schon aus Prinzip – Erhalt der eigenen Gesundheit – aufgrund unzureichender Straßenbreite auf den Gehweg ausweichen, vgl. Fotos. Ein Busfahrer ist dazu verpflichtet, bereits zu den stehenden Taxen einen gewissen Abstand zu halten. Auf der anderen Straßenseite, wo der Radverkehr fahren soll, bleibt dann bestenfalls noch die Breite eines Kanaldeckels übrig. Dem Radfahrer wird dadurch das **ORDNUNGSWIDRIGE** Auffahren und Benutzen des Gehwegs praktisch aufgezwungen, ganz zu schweigen vom Seitenabstand von 1,5 Metern, der NICHT eingehalten werden kann. Durch diese Zwangsmaßnahme ist die die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs NICHT gewährleistet.
- Bereits aus dem Gedanken des § 1 Straßenverkehrs-Ordnung zur gegenseitigen Rücksichtnahme und Sicherheit im Verkehr muß bei Begegnungen in Engstellen stets derjenige Verkehrsteilnehmer ausweichen, der dies am einfachsten kann. Dies ist logischerweise **REGELMÄSSIG DER RADFAHRER** durch Ausweichen auf den Gehweg.  
Der Busfahrer wird seine Fahrgäste nicht gefährden und **NUR IM NOTFALL** scharf bremsen. Er kann auch nicht ausweichen oder darf ohne Einweisung durch Dritten auch nicht rückwärts fahren (interne WSW-Anweisung). Er kann seinen Bus auch nicht in die Hosentasche stecken und am Straßenrand warten – wie dies offenbar vom Radfahrer verlangt wird.



Ein aktuelles „Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen“ der Versicherer kommt zu dem Fazit: (Link: <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/rechtsgutachten-zu-markierten-radverkehrsfuehrungen>)

»Im Einklang mit der bislang einschlägig ergangenen Rechtsprechung sowie dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO bedarf es bei Überholvorgängen sowie VORGÄNGEN DES VORBEIFAHRENS an Radfahrern unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 Metern. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gem. § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein so genanntes „faktisches Überholverbot“.«

Um diese letzte Feststellung für den Begegnungsverkehr fortzuführen: „Kann dieser nicht eingehalten werden, darf die Straßenverkehrsbehörde einen Begegnungsverkehr nicht anordnen.“

Auch die gefestigte Rechtsprechung geht davon aus, daß sowohl beim Passieren als auch beim Begegnen eines Radfahrers/Fußgängers/Reiters ein Abstand von wenigstens 1,50 Metern einzuhalten ist, da die Gefahrenlage vergleichbar ist. (so bspw. OLG Celle, Urteil vom 10.04.2018, – 14 U 147/17 –; Brandenburgisches OLG, Urteil vom 7.04.2011, – 12 U 6/11 –) Der Geschwindigkeitsunterschied ist bei der Begegnung sogar höher als beim Überholen.

Als Lösungen bleiben neben einer (nicht ganz ernst gemeinten) Ampelschaltung entweder

1. die Verlegung des Taxenstandes 3 Meter nach Osten und dadurch mögliche durchgängige Markierung des Radfahrstreifens,  
oder
2. die Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnrichtung am Wall aufzuheben.

Zudem wurde beobachtet, daß sich der Busverkehr und andere „Spezialeinheiten“ rege an der Mitbenutzung des Radwegs beteiligen, vgl. Fotos. Der Antragsteller bittet die Stadtwerke darum, die Busfahrer noch einmal darauf hinzuweisen, daß dies zu unterbleiben hat.

Im übrigen wurde die Freigabe der Verbindung auf der Friedrichstraße zwischen Neumarkt und Karlstraße gegen Einbahn für den Radverkehr (VO/1033/16) in der Sitzung der BV Elberfeld vom 08.02.2016 einstimmig abgelehnt.

Norbert Bernhardt

Anlage (als Anregung zur Diskussion):

Vorgesehener Bereich für den Taxenstand

Einfahrt zum Wall: mein Außenspiegel heißt Sie willkommen

Darf ich Sie mit meinem Außenspiegel bekanntmachen...

... oder lösen wir das Platzproblem mit Gehwegradeln(?)

Gefährliche Schleppkurven im Bereich der Radweg-Wiederauferstehung

Radspurmitbenutzende Busse (3)

Falschparker (anonymisierte nichtrepräsentative Auswahl)

Vorgesehener Bereich für den Taxenstand



Einfahrt zum Wall: ohne Sicherheitsabstand wird um die Ecke gebremst



Darf ich Sie mit meinem Außenspiegel bekanntmachen...



... oder lösen wir das Platzproblem mit Gehwegradeln(?)



Gefährliche Schlepplinien im Bereich der Radweg-Wiederaufstellung  
(Der am Radsymbol wartende Radfahrer wäre gewiß genauso platt.)



Radspurmitbenutzende Busse (3)



Anonymisierte Kandidaten für den Goldenen Parklolloi aus der 8. und 9. KW 2020:

