Anregung

Zur Gewährleiszung der Sicherheit des Radverkehrs werden fest mit der Fahrbahn verankerte **Betonschutzwände** (Abb. 1) aufgestellt, und zwar:

1. am südlichen Ende der Friedrichstraße zum Neumarkt, zwischen Radweg und Fahrbahn (Kopfsteinpflaster) auf dem Sicherheitstrennstreichen,
2. zwischen den Richtungsfahrbahnen am Neumarkt,
3. sowie auf der Isländer Brücke zwischen den Fahrbahnen entlang der Linksabbiegespur auf den Zweirichtungsradweg zur Bundesallee (B 7).

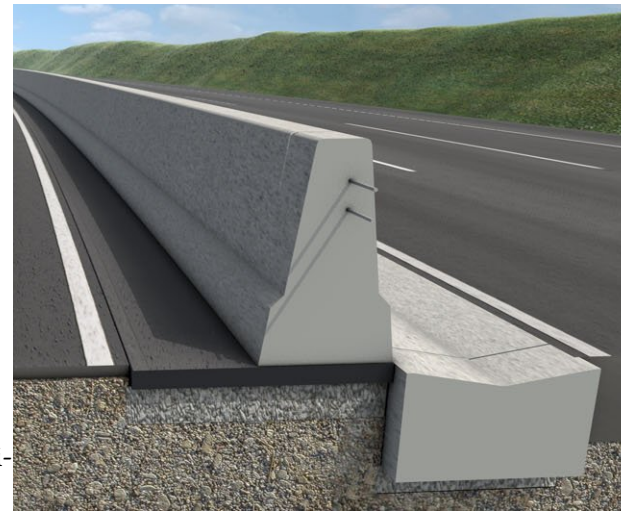


Abb. 1: *Betonschutzwand. (by: Pushcreativity, Wikipedia, GFDL).*

Begründung

Die Verwaltung hat als Nord-Süd-Route zwischen Hauptbahnhof und Mirke ausgerechnet den Wall mit seinem umfangreichem Park-, sowie Fußgängerlängs- und Querverkehr auserkoren. Die Verwaltung hat allerdings mit dem Argument recht, daß in der „Nordsee"-Kurve im Übergang zum Neumarkt die Schleppkurven ausreichend berücksichtigt seien und daher Linienbusse den Radweg nicht mitbenutzen müßten. Schleppkurven berücksichtigen das Verschwenken der ungelenkten Hinterachse zum Kurveninneren hin, vgl. Wendekreis bei Wikipedia.

Allerdings hat das in der Praxis keinen Einfluß darauf, daß etliche Busfahrer Ideallinie fahren und den Radweg trotzdem verbotswidrig benutzen vgl. **Abb.2-4** – auch unter Gefährdung des Radverkehrs, vgl. **Abb. 5-8**.



Abb. 2, 3, 4*: Komische Geisterfahrer auf dem „Radweg" Wall gesichtet.*



Dabei gibt die Straßenverkehrs-Ordnung zu Zeichen 237 (Radweg) klipp und klar vor:

1. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.

2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt […] – isses aber nicht, und schon gar nicht in Gegenrichtung für Geisterfahrer.

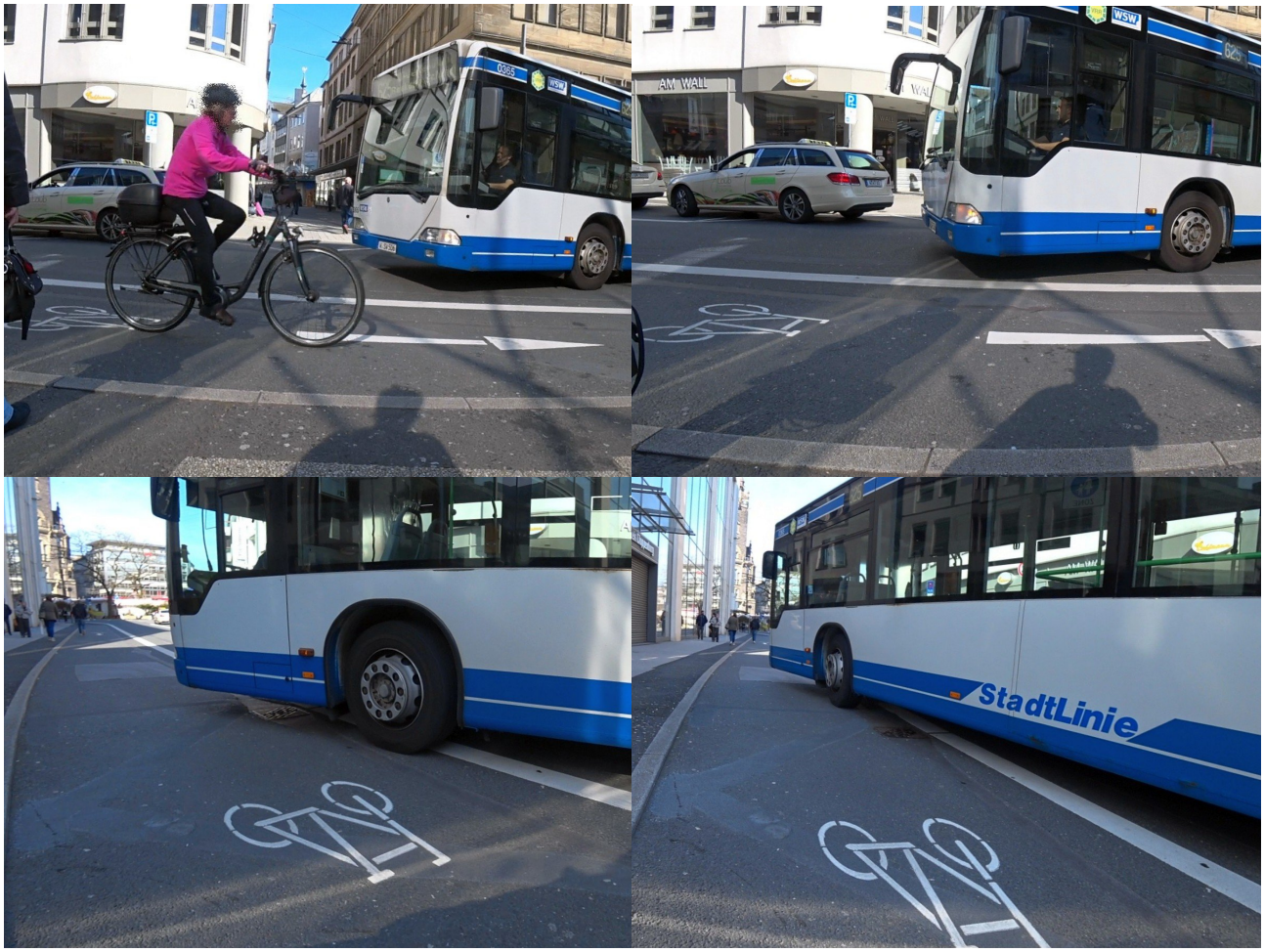


***Abb. 5, 6, 7, 8**: Auch bei Radverkehr wird gnadenlos auf den Radweg rausgezogen und „bequemerweise“ mitbenutzt.*

Interessant ist auch, daß die für die Schleppkurven vorgesehenen Flächen (im Bild unten schneeweiß, sonst mit Zickzack-Linie markiert) gar nicht benutzt werden, vgl. **Abb. 9**.



***Abb. 9**: Schneebedeckt die ideologische Flur, nur am Kurveninneren ist der Radweg schon „geräumt“.*

Selbstredend wird der Radweg auch an anderen Stellen mitbenutzt, an denen der Radverkehr durch Geisterirrfahrer erheblich gefährdet wird:

1) Zum Beispiel an der Einfahrt Neumarkt zur Friedrichstraße auf dem schönen neuen Radwegzipfel („Angebotsstreifen für Kfz“). Statt hier im 90-Grad-Winkel reinzufahren, wird speziell bei Anwesenheit von parallelem Fuß- und Radverkehr in „geschnittener“ Ideallinie eingefahren (vgl. **Abb. 10a-g**), teilweise (selbstredend?) unter Mißachtung der Vorfahrtregeln aus § 9 Straßenverkehrs-Ordnung (vgl. **Abb. 11-15**).



***Abb. 10a-g**: Der neue Busabbiege-Radwegzipfel am südlichen Ende der Friedrichstraße.*

§ 9 Straßenverkehrs-Ordnung

> (3) Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.



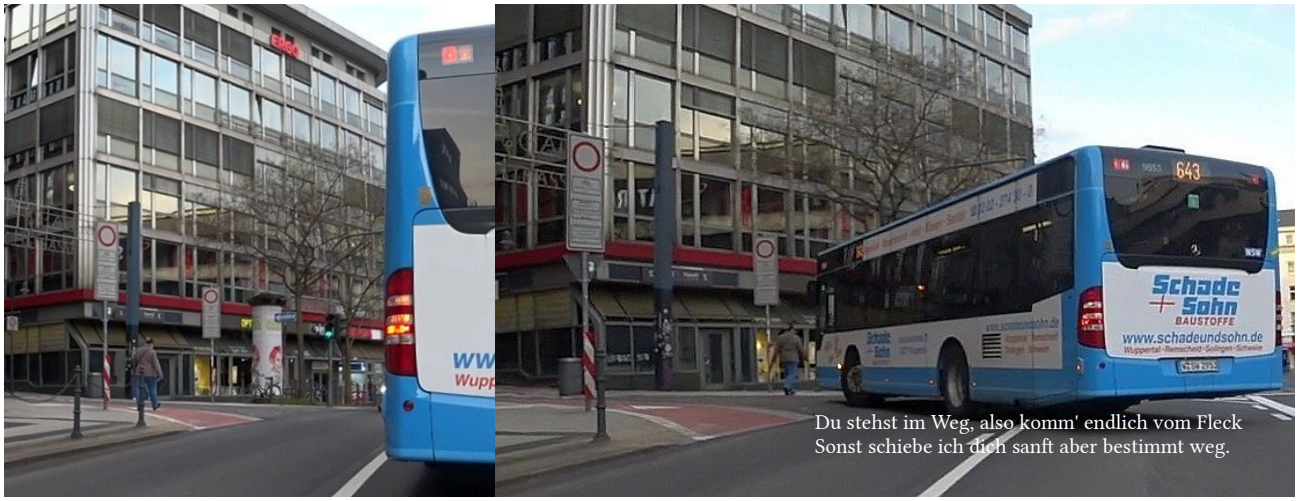


***Abb. 11-13** oben: Madame möchte entlang Neumarkt die Friedrichstraße queren, hat nach § 9 StVO Vorrang vor dem abbiegenden Bus. Zur Erhaltung der eigenen Gesundheit muß sie aber auf ihren Vorrang verzichten.*
***Abb. 14-15** unten: Ein Fußgänger quert offenkundig die Friedrichstraße. Das hindert die 643 freilich nicht daran, diesen quasi von der Fahrbahn zu schieben.*

2) Biegt der noch lebende Radfahrer nun nach rechts Richtung Wall ab, wird er auf dem Neumarkt von Kfz überholt, die verbotswidrig die Busspur der Gegenseite mitbenutzen, vgl. **Abb. 16-17**. Einerseits wird durch die illegalen Überholmanöver das rechtzeitig Einordnen nach links und das Abbiegen in den Wall erschwert. Andererseits darf der Radverkehr in Gegenrichtung die Busspur Richtung Friedrichstraße mitbenutzen und wird dort durch die Geisterüberholer zusätzlich gefährdet.



***Abb. 16, 17**: Verbotswidrig über die Gegenspur mit durchgezogener Linie überholen.*

3) Am Ende des Walls landet der Radfahrer auf der Isländer Brücke und, etwas lebensmüde, auch auf die Linksabbiegespur, die ihn auf den Zweirichtungsweg zur Bundesallee bringen soll. Linienbusse könnten auch hier ohne Benutzung dieser Rad-Abbiegespur vom Islandufer nach rechts über die Brücke zum Wall abbiegen – freilich ist auch hier die Straßenverkehrs-Ordnung der eigenen Bequemlichkeit und dem Fahrplan[1] untergeordnet und das Überfahren des Radwegs an dieser Stelle die Regel, vgl. **Abb. 18-20**.



***Abb. 18**: Selbstverständliches Überfahren der Gegenfahrbahn.*



***Abb. 19**: Auch bei vorhandenem Radverkehr…*

1 Bisher gerne vorgebrachtes Argument in der Engstelle beim Kaufhof, bereits bei entgegenkommendem Radfahrer trotzdem in die Engstelle einfahren zu müssen. Der Radfahrer kann ja schließlich den Gehweg benutzen.



Abb. 20: *… wird selbstverfreilich* – „oh Mist, da will ja ein Radfahrer abbiegen!“ – *die Gegenfahrbahn mitbenutzt.*

Die vorgenannten Einrichtungen für den Radverkehr sind unter den gegebenen Umständen verkehrssicherheitsgefährdend. Radverkehrsanlagen sollten dem Schutz der Radfahrer und nicht dessen Gefährdung dienen. Von daher wird angeregt, massive Betonschutzwände (**Abb. 1** Seite 1) zu errichten:



Abb. 21*: angedeuteter Betonschutzwand auf dem Sicherheitsstreifen zu Punkt 1.*

1. an der Einfahrt Friedrichstraße, zwischen Fahrbahn (Kopfsteinpflaster) und rosa Radweg auf dem sog. Sicherheitstrennstreifen (50 cm breit, der ebenfalls regelmäßig vom Abbiegeverkehr überfahren wird), und zwar zwischen Mast für Zeichen 250/205 *Vorfahrt achten* sowie Mast für Zeichen 283 *absolutes Haltverbot* – gerne auch zur Querung von Fußgängern an 2-3 Stellen unterbrochen.

2. auf dem Neumarkt in Höhe Eingang Verwaltungsgebäude, zwischen den Richtungsfahrbahnen entlang der Mittellinie/ (Zeichen 295 *Fahrstreifenbegrenzung/„durchgezogene Linie“*).

3. auf der Isländer Brücke, analog zu 2. zwischen den Richtungsfahrbahnen entlang der Mittellinie (Zeichen 295), so daß einerseits das Abbiegen von der Brücke nach links in die Schloßbleiche möglich ist, andererseits das Linksabbiegen des Radverkehrs von der Brücke

Die Ausführung als fest verankerte Betonschutzwand ist erforderlich, weil die andernorts (z. B. Kreisverkehr Neuenteich) aufgestellten Leitborde durch schwere Fahrzeuge regelmäßig aus der Verankerung gerissen werden und als lose Teile eine Verkehrsgefährdung darstellen würden, vgl. Abb. **22-23.**



***Abb. 22, 23**: LL – lose Leitborde März 2021 am Kreisel Neuenteich.*

Verschiedentlich wird die Ansicht vertreten, die Übertretung und Mißachtung der Verkehrsregeln sei allein ein „Problem" der Verkehrsteilnehmer. Dann müßte in Wuppertal allerdings an allen Ecken und Enden ein erhebliches Vollzugsdefizit bei der Ahndung der Ordnungswidrigkeiten herrschen – obige Beispiele, zahlreicher Kfz-Verkehr in den Fußgängerzonen oder in „Anlüger frei"-Straßen als Beleg.

Nach Ansicht des Petenten haben die straßen- und verkehrsrechtlichen Anordnungen jedoch einen erheblichen Einfluß auf die Verkehrsteilnehmer:

1. Durch bedarfswidrige Umnutzung von Verkehrsflächen werden diese trotzdem bedarfsgemäß, aber eben verbotswidrig genutzt, d.h. die Regeln werden von Verkehrsteilnehmern nicht akzeptiert (zum Beispiel Wall: fehlender Taxenplatz vor Ärztehaus Nr. 28; in der Regel viel Fußverkehr auf dem Radweg durch Reduzierung des Gehwegs von 4 auf 2,50 m im Bereich Herzogstraße/Schlössersgasse).

2. Verkehrsrechtliche Vorgaben wie die „Fahrradstraße", in der Verkehrsteilnehmer in eine verbotswidrige Rolle gezwungen werden, oder die Vorgaben dies wesentlich erleichtern:

   (a) zum Beispiel Luisenstraße: bei einer Fahrgasse von 3 m und ständigem Kfz-Gegenverkehr wird der Radverkehr nie eine vorherrschende Rolle spielen – weil nicht etwa die Kfz, sondern die Radfahrer nach vorherrschender Meinung „im Weg stehen".

   (b) zum Beispiel der Radweg Wall, der so schön als „Busangebotsspur" lockt.

Auch wenn einige Radfahrer jeden neuen Radweg in Wuppertal toll finden, halten Beispiele wie die obenstehenden einen Großteil derjenigen vom Umstieg aufs Fahrrad ab, die aus Umweltschutzgründen dazu bewegt werden sollen. Statt Betonbarrieren könnte auch einfach über den Umleitungs„radweg" Wall verzichtet und eine Spur der Morianstraße für den Radverkehr reserviert werden – mit einem Meter nach rechts zu den Bussen und anderthalb nach links zu überholenden Autofahrern, vgl. § 5 Abs. 4 StVO.

Norbert Bernhardt