Anregung

Wie wäre es, die Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung zum Beispiel bezüglich Ausweisung von Gehwegparken einzuhalten?

Begrün(d)ung

Die Verwaltung schreibt in VO/0321/22 zum Gehwegparken vor der Uellendahler Straße 4 bis 26:

> Gemäß den Verwaltungsvorschriften (VwV) zu §12 StVO darf das Parken auf Gehwegen nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder von Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Um einen in diesem Sinne unbehinderten Verkehr aufrecht zu erhalten, muss regelmäßig eine Gehwegbreite von 2m Breite verbleiben (Ratsbeschluss von 1991).

Soweit ist dem zu folgen: Die Mindestbreite, die dem Fußverkehr zur Verfügung stehen muß, beträgt 2 Meter. Weiter:

> Die Restgehwegbreite beträgt auf dem östlichen Teilbereich der Uellendahler Straße durchschnittlich unter 1,40m, wenn dort wie aktuell vollachsig geparkt wird. Da aus straßenentwurfstechnischer Sicht die Situation nicht optimal aber tolerabel ist …

… sagt wer? Zuvor wird die absolute Gehwegbreite mit „durchschnittlich 2,85 bis 3,00m“ angegeben. Fahrzeuge sind heute – ohne Außenspiegel – 2 Meter breit. Wenn diese, wie im konkreten Fall, vollständig auf dem Gehweg parken, verbleibt dem Fußverkehr im günstigsten(!) Fall ein Meter. Dies entspricht weder den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung, noch denen des Stadtrates von 1991 zur Mindestgehwegbreite, ist also schon gar nicht tolerabel.

Genau das sollte das in der ursprünglichen Anregung gezeigte Foto verdeutlichen: (Der Herr mit Blumen und Gehstock hat sich freundlicherweise zwischen zwei parkende Fahrzeuge gequetscht und den Petenten vorgelassen.)



Oder ist es neuerdings Aufgabe der Fußgänger, Stadtplanung zu betreiben und großzügig von den für sie bestimmten Flächen an die armen Autos abzutreten?

So ganz ungefährlich ist das Einparken auf Gehwegen auch nicht: „*Schwer verletzt wurde laut Polizei eine Wuppertalerin (58) am Donnerstag gegen 11 Uhr auf der Weststraße in Elberfeld. Sie musste ins Krankenhaus gebracht werden, nachdem sie ein 61-jähriger Wuppertaler mit seinem Toyota erfasst hatte. Wie die Polizei weiter berichtet, wollte der Mann rückwärts einparken und hat dabei die 58-Jährige hinter sich auf dem Gehweg übersehen.* kas“ (Polizeimeldung vom 24. Juli 20)

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.

Beispiel 2: Bei behindernden Fahrzeugen auf Gehwegen zeigt sich die Verwaltung gerne großzügig und „tolerabel“. In dem Moment, wo Poller den Gehweg (etwas) einengen, davor aber Fußgänger schützen, weil Fahrzeuge nicht mehr bequemerweise den aufgemalten Gehweg befahren können, sind plötzlich 2,50 Meter Gehwegbreite ohne Wenn und Aber verpflichtend.

Die Bürgeranregung lautete:

> Forderung:
>
> 2 Metallpoller zum Schutz der Fußgänger auf dem Bürgersteig vor darüber ausweichenden Autos direkt oberhalb des abgesenkten Bürgersteigs der Tiefgarage von Kohlstr. 94, sowie ein Zebrastreifen oberhalb der Einmündung Hardenbergstraße zum sicheren Überqueren der Kohlstraße zum Mirker Hain
>
> Begründung:
>
> Wir wohnen in der Kohlstr. 96 und erleben hier vor unserer Haustüre jeden Tag mehrfach Beinaheunfälle. Obwohl die Straße hier nur einseitig befahrbar ist und eine Kita direkt oberhalb von uns liegt, rasen die Autos sehr schnell den Berg hinauf und hinunter und weichen aufgrund der Nadelöhrsituation über den Gehweg aus, auch wenn sich darauf Fußgänger befinden.
> Das ist für die Kinder eine lebensgefährliche Situation, da der Gehweg ein Schulweg (zur Schule St. Michael) und ein Weg zur KITA Kohlstraße und KITA Domagkweg ist.

Auszug aus VO/0050/22:

> Der Gehweg vor dem neu errichteten Gebäude Kohlstraße 94 hat heute eine Breite von gut 2 Metern. Beim Aufstellen von Pollern ist zur Fahrbahn ein Sicherheitsabstand von mindestens 50 cm einzuhalten.



Das hat die Verwaltung zum Beispiel am Wall in der „Nordseekurve“ aber ganz anders gesehen und gestaltet.

Weiter in VO/0050/22:

> Das Aufstellen der Poller würde so zu einer Verringerung des Gehwegquerschnittes auf ca. 1,5 m in diesem Bereich führen. Der Ratsbeschluss der Stadt Wuppertal aus dem Jahr 1991 fordert bereits eine Breite von 2,0 m. Die aktuellen technischen Regelwerke, hier die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfiehlt Sinzwischen eine Breite von 2,55 m. Die entlang des Hauses neu gesetzte Hecke lässt auch bei regelmäßigem Rückschnitt vermuten, dass es hier zu weiteren Einengungen des Gehweges kommen wird, wie auch im weiteren Verlauf der Straße zu erkennen ist. Zudem ist das punktuelle setzen von Pollern für die Sicherung eines Gehweges nicht zielführend, ein Abpollern ganzer Schulwege ist weder sinnvoll noch leistbar.

Während im ersten Beispiel Gehwegbreiten von einem Meter und darunter breitgerechnet und für „tolerabel“ gehalten werden, auch wenn Lichtbilder das Gegenteil vermitteln, wird die Gehwegbreite im

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.

zweiten Fall (Poller unerwünscht) kleingerechnet und für die vorgeschlagenen 2 (in Worten: zwei) Poller ernsthaft geschrieben: „ein Abpollern ganzer Schulwege ist weder sinnvoll noch leistbar."

Ernsthaft?

Drittes Beispiel: Freigabe der Friedrichstraße zwischen Neumarkt und Karlstraße gegen Einbahn für den Radverkehr. Als Bürgeranregung –zurecht– in VO/1033/16 abgelehnt weil:

> Nach der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Empfehlung für Radverkehrsanlagen, eignen sich solche Einbahnstraßen, die eine Breite von 3m aufweisen. Bei Linienbusverkehr oder starkem LKW-Verkehr muss die Fahrgassenbreite 3,50m betragen.
>
> Die Friedrichstraße wird stark von Linienbussen und Lastkraftwagen frequentiert.
> Da die Fahrgassenbreite der Friedrichstraße unter der erforderlichen Breite von 3,50m liegt, ist die Freigabe schon aus diesem Grund für den Radverkehr abzulehnen.
>
> Eine Fahrbahnverbreiterung ist auf Grund der Nutzungs- und Eigentumsverhältnisse nicht möglich. Auch eine Verlegung der Bushaltestelle kann nicht in Betracht gezogen werden.
>
> Hinzu kommt, dass am Knotenpunkt Friedrichstraße/Karlstraße der Verkehr mit einer Ampel geregelt wird. Der von der Gathe kommende Radfahrer müsste sich in der linken Geradeausspur aufstellen, den Geradeausverkehr abwarten, um dann links in die Friedrichstraße einbiegen zu können. Für diesen Zeitraum wäre die gesamte Spur blockiert.
>
> In die Signalanlage Karlstraße müsste eine zusätzliche Abbiegephase für den Radverkehr geschaltet werden, um ihm konfliktfreies Abbiegen zu ermöglichen. Diese zusätzlich geschaltete Radfahrphase würde die Leistungsfähigkeit der Ampelanlage erheblich beeinträchtigen. Neben den Verkehrssicherheitsproblemen die hierbei gesehen werden ergeben sich wie bereits erläutert Leistungsfähigkeitsschwierigkeiten bei der Signalanlage.

Drei Jahre später ist die Friedrichstraße Teil der offiziellen Nord-Südverbindung zwischen Mirke und Hauptbahnhof, eine Freigabe gegen Einbahn für Radverkehr rechtswidrigerweise plötzlich gar kein Problem mehr. Auszug aus VO/0336/20:

> Der Abschnitt zwischen Wilhelmsstraße und Neumarktstraße kann nach übereinstimmender Meinung unter der Voraussetzung einer sicheren Aufstellmöglichkeit an der Einmündung Neumarktsstraße freigegeben werden. Die Voraussetzungen der ERA und der VwV-StVO liegen vor, die Fahrbahnbreite ist auch für den Begegnungsfall mit Linienbussen ausreichend, Ausweichflächen sind vorhanden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt maximal 30 km/h und die Sichtbeziehungen sind gegeben.

Die Fahrbahn der Friedrichstraße ist drei Meter breit. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) schreibt wie Busverkehr vorliegend eine Mindestbreite von 3,50 Meter vor. Eine Begegnung zwischen Bus und Fahrrad sieht in der Praxis dann so aus:

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.



Eine Begegnung zwischen Bus (2,55 m Breite plus Außenspiegel) und Fahrrad ist auf 3 Meter Fahrbahnbreite nicht möglich. Da im obigen Fall der Radfahrer den „Aufstellstreifen“ fast erreicht hat, ist der Bus wartepflichtig. Dessen Fahrer gibt einen feuchten Staub darauf.



Eigentlich gibt jeder Kraftfahrer einen feuchten Staub darauf: „Und bist du nicht willig, so brauch' ich Gewalt.“

Meine sehr verehrten Damen und Herren: dies ist keine Politik nach Straßenverkehrs-Ordnung. Dies ist Politik nach Wuppertaler Landrecht oder schlicht nach Gusto. Daher erneut der Aufruf: haltet euch bitte an die Straßenverkehrs-Ordnung. Wenn sich Verkehrsteilnehmer euretwegen in die Haare kriegen, dann hält sich letztlich niemand mehr an die StVO. Für Radfahrer ist das Fahren auf dem Gehweg dann immer noch verboten, aber sicherer, woll?

Ach ja: Fahrräder sind auch Fahrzeuge, die die Fahrbahn benutzen müssen, § 2 StVO. „Der Seitenstreifen gehört nicht zur Fahrbahn“, § 2 (1) StVO.

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.