Anregung

Die Stadt Wuppertal nimmt als Mitglied der AGFS mit dem Prädikat „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" den neuen *Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis* zur Kenntnis und wendet diese auf neue Fahrradstraßen und Radfahrzonen an.

Begrün(d)ung

Die Stadt Wuppertal ist Ende 2018 als 87. Mitglied in die nordrhein-westfälische Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS NRW) aufgenommen worden. Die AG bietet neben umfangreichen Leitfäden als Zusammenfassung straßenverkehrsrechtlicher Planungs- und Verhaltensgrundlagen auch Sicherheitskonferenzen und Aktionstage an, vgl. VO/0677/19 und VO/1255/19.

Die Stadt Wuppertal darf sich mit dem Prädikat *fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt* schmücken, muß dafür aber auch die „good practices", die anerkannten Regeln einer guten Fuß- und Radwegepolitik einhalten. Ein Beispiel sind die Anlage von Radwegen in Regelmaßen und nicht regelmäßige Anlage von Radwegen mit Mindestmaßen (wie der Schutzstreifen am Wall), was im übrigen gegen das eigene vom Rat beschlossene, aktuelle Radverkehrskonzept verstößt.

Eine Chance bietet der neue AGFS-Leitfaden zu **Fahrradstraßen**, abrufbar unter:
https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radverkehr/fahrradstrassen

Da heißt es auf Seite 23 beispielsweise:

»Die Fahrgasse ist der Bewegungsraum des fahrenden Verkehrs. Sie ist begrenzt durch den Begleitstreifen oder bei der Anordnung von Parkständen durch den Sicherheitstrennstreifen. [...] **Die Fahrgasse ist derart zu bemessen, dass die im jeweiligen Querschnitt zu erwartenden Bemessungsverkehrsstärken oder Begegnungsfälle ohne Sicherheitsdefizite oder Verlustzeiten für den Radverkehr abzuwickeln sind.**«

Radverkehr soll demnach ohne ständiges Anhalten und „Rücksicht" auf Kfz die Fahrradstraße ohne Halt durchfahren können. Das sieht auf dem „Fahrradstraßen" Luisenstraße und (Neuen) Friedrichstraße mit 3 Meter breiter Fahrbahn freilich anders aus.

Das Zeichen 244.1 Straßenverkehrsordnung Fahrradstraße beinhaltet nicht ein generelles Halteverbot. Es gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung. Daher ist auf per Zusatzzeichen für Kfz freigegebenen Fahrradstraßen zur Verhinderung des Parkens außerhalb markierter Parkstände die Anordnung des Zeichens 283 StVO Haltverbot erforderlich, wie beispielsweise in der Großen Heimstraße (Dortmund). In der (Neuen) Friedrichstraße sind hingegen keine Haltverbote angeordnet.

Auf Seite 68 geht es um den **Seitenraum**:

»**Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten.** Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.«

Auf der „Fahrradstraße" hat man schlichtweg die schmalen Gründerzeit-Gehwege übernommen.

Interessant sind die Daten der **Bemessung** auf derselben Seite mit einer notwendigen Fahrgassenbreite von **mindestens 4,00 m** und Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen mit **zwingend 0,75 m**. Auf der (Neuen) Friedrichstraße südlich der Wiesenstraße sind **überhaupt keine Sicherheitstrennstreifen** neben eingezeichneten Parkständen (2,00 m Breite) vorhanden, weil dann nämlich schlicht die absolute gesetzliche Mindestfahrgassenbreite von 3,05 m unterschritten würde:

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

Gesamtfahrbahnbreite	5,00 m
./. Parkstand	2,00 m
./. Sicherheitstrennstreifen[1]	0,75 m
verbleibt für die Fahrgasse	2,25 m

Die verbleibende Fahrgasse von 2,25 m bei parkenden Fahrzeugen erlaubt kein Begegnungsverkehr zwischen Fahrrad und (mehrspurigem) Kfz. Bei einer anzunehmenden Breite des Radfahrers von 1,00 m verbleiben für den entgegenkommenden Kraftfahrer lediglich 1,25 m.

Zwar gilt grundsätzlich das Rechtsfahrgebot. Dies heißt aber nicht, daß Radfahrer grundsätzlich Außenspiegel oder Gullydeckel zählen müssen. Vielmehr müssen Radfahrer zu parkenden Fahrzeugen (Türen) und Gehwegen (Bordstein, plötzlich auf die Fahrbahn tretende Fußgänger) einen ausreichenden seitlichen Sicherheitsabstand einhalten, sonst haften sie anteilsmäßig, zum Beispiel Kammergericht Berlin, Beschluß vom 20.09.2010 – 12 U 216/09: Radfahrer haftet zu einem viertel.

Amtlicher Leitsatz zum Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 06.11.2018 – 14 U 61/18 – kautet:
»*Ein die Alleinhaftung des PKW-Fahrers ausschließendes Mitverschulden des Radfahrers kann in einem zu geringen seitlichen Abstand des Fahrradfahrers zum geparkten PKW liegen, der - je nach den örtlichen Verhältnissen - mindestens 50 cm betragen sollte.*«

Der Bundesgerichtshof hat bereits am 26. April 1957 – VI ZR 66/56 – geurteilt:
»*Hält ein Radfahrer von dem unmittelbar neben der Fahrbahn verlaufenden Gehweg einen Abstand von 75 bis 80 cm, so hat er in aller Regel gegenüber den Benutzern des Gehweges seine Pflichten aus § 1 StVO erfüllt.*«

Diese jahrzehntealte Praxis spiegelt sich in der zwingenden Einrichtung eines Sicherheitstrennstreifens mit 0,75 m Abstand zu parkenden Fahrzeugen auf Fahrradstraßen wider.

Die vorgenannten Daten sind wie eingangs erwähnt lediglich eine Zusammenfassung der straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen und „im Westen (und der Fachverwaltung) nichts neues". Darum fragt man sich, warum neben den aufgepinselten Parkständen der neuen „Fahrradstraßen" Sicherheitstrennstreifen südlich der Wiesenstraße komplett fehlen und am Wall ein Schutzstreifen mit den absoluten Mindestmaßen von 1,25 m + Trennstreifen von 0,25 m aufgemalt wird, wenn gleichzeitig „volle Lotte" 3,00 m breite Busse (inklusive Spiegel) entgegenkommen. – So macht man den potentiellen Radfahrern Angst, auf das Rad umzusteigen.

Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme aus § 1 Straßenverkehrsordnung regelt die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander, nicht der Verkehrsteilnehmer gegenüber einer Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde, die es nicht fertigbringen, eine sichere Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr zu planen.

Es wird darum gebeten, diese Anregung zunächst im Hauptausschuß zu behandeln.

1 Ein **Sicherheitstrennstreifen** ist lt. Wikipedia in Deutschland ein baulich erkennbarer oder durch Markierung verdeutlichter Bereich. Damit wird in konkreten Fall ein Abstand zwischen Fahrradstraße und parkenden Autos verdeutlicht. Zielsetzung ist, Radfahrer außerhalb des Bereiches zu führen, in dem durch Fahrer oder Beifahrer plötzlich aufgestoßene Autotüren zu Dooring-Unfällen führen. Sie machen lt. *Unfallforschung der Versicherer* (UDV) jeden siebten polizeilich gemeldeten Radfahrer-Unfall aus.

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