

Anregung


Wuppertal sollte – wie andere Städte in Europa – lediglich durch ein farbige Linie von der Fahrbahn getrennte Radverkehrsanlagen (fachdeutsch: Radfahrstreifen) baulich trennen und dies zum Beispiel am Wall mit kleinen Leitbaken (Zeichen 605, Höhe 500 mm) am Wall testweise einrichten. Diese Baken sind kleiner als die normalen Baustellen-Leitbaken (Höhe 500 statt der üblichen 750 oder 1000 mm).

Begrün(d)ung

Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Fahrrad, Pedelec odere E-Scooter steht und fällt mit dem Sicherheitsgefühl der Fahrzeugführer. Wuppertal hat in der Vergangenheit mit sicherheitsgefährdenden Maßnahmen wie

- (1) illegaler Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr ohne Begegnungsmöglichkeit Bus→Rad (Friedrichstraße, Fahrbahnbreite 3,0 m, Mindestbreite lt. Verwaltungsvorschrift zur StVO: 3,5 m),
- (2) extra viel Fußgänger-Querverkehr und Mitbenutzung des Radwegs durch andere Fahrzeugarten wie Busse (Wall) und
- (3) 800 Kfz pro Spitzenstunden im Gegenverkehr (werktags, Hünefeldstraße)

für ein Klima der Angst unter Radfahrern gesorgt mit dem Resultat, daß potentielle Radfahrer lieber mit dem Auto fahren (ist sicherer) oder vermehrt die Gehwege benutzen (auf der Friedrichstraße südlich Karlstraße und Hünefeldstraße: ca. 80 %). Zahlreiche in der Wuppertaler Rundschau veröffentlichten Leserbriefe (insbesondere online) belegen dies.

Mit dieser Anregung wird Nr. 2 thematisiert: das Aufmalen eines Streifens auf der Fahrbahn und Aufstellen des „blauen Lollys“, Zeichen 237  StVO, für den Radverkehr. In Fachkreisen wird dieser Radweg „Radfahrstreifen“ genannt, in Radfahrkreisen Alibi- oder Multifunktionsradweg, weil er in Wirklichkeit auch anderen Fahrzeugarten ausreichend Platz zum Überfahren (ironisch: von Radfahrern) und zum Parken bietet und damit keine oder kaum Sicherheit für Radverkehr. Am Wall ist dies der schwere Busverkehr. Das Straßenverkehrsbehörde wird bei diesen Begegnungs- und Passierproblemen stets auf das Ordnungsamt verweisen und nie nicht auf die Idee kommen, daß vielleicht die ein oder andere straßenverkehrsrechtliche Anordnung (zum Beispiel Nr. 3) Murks ist oder sie selbst Maßnahmen wie Nr. 1 wegen entgegenstehender rechtlicher Vorgaben abgelehnt hat, vgl. [VO/1033/16](#).

Schaut man über die Stadtgrenzen hinweg, findet man dort beispielsweise folgende StVO-konforme bauliche Maßnahmen zur Trennung des Rad- und Kraftverkehrs zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn:

- (1) Leitbake (Zeichen 605, s. rechts) mit und ohne Leitschwelle,
- (2) Sperrpfosten (Zeichen 600 StVO),
- (3) Geländer,
- (4) Leitborde, wie sie im Kreisel Neunteich stets plattgefahren werden,
- (5) Betonleitelemente (zum Beispiel im Einsatz auf Autobahnen zur Absicherung des Mittelstreifens.



Das Zeichen 605 ist eine kostengünstige, samtweiche Methode zur baulichen und visuellen Trennung von Radfahrstreifen und Fahrbahn. Das Sicherheitsgefühl der Radfahrer wird durch eine bauliche Trennung merklich erhöht. Samtweich, weil diese bei Berührung nachgeben und im Notfall von Rettungsfahrzeugen u.ä. überfahren werden können.

Rechts: Beispiel für eine 500 mm hohe Leitbake zur Absicherung einer Sperrfläche gegen Abbiegen auf Ideallinie.



Unten: der Alibiradweg am Wall: Überfahrt in Ideallinie, beim Ausfahren aus der Haltestelle, oder zum Parken – egal, ob Radfahrer entgegenkommen oder nicht.



»Mach mal Platz da! Ich will dich nicht überfahren!«



»Wenn etwas erkannt wird, das mörderisch, dann ist mir ein Rätsel, wieso das nachher Jahre und Jahrzehnte braucht, bis sich die Erkenntnis durchsetzt.«

– Béla Barényi, Konstrukteur und Begründer der passiven Sicherheit im Automobilbau