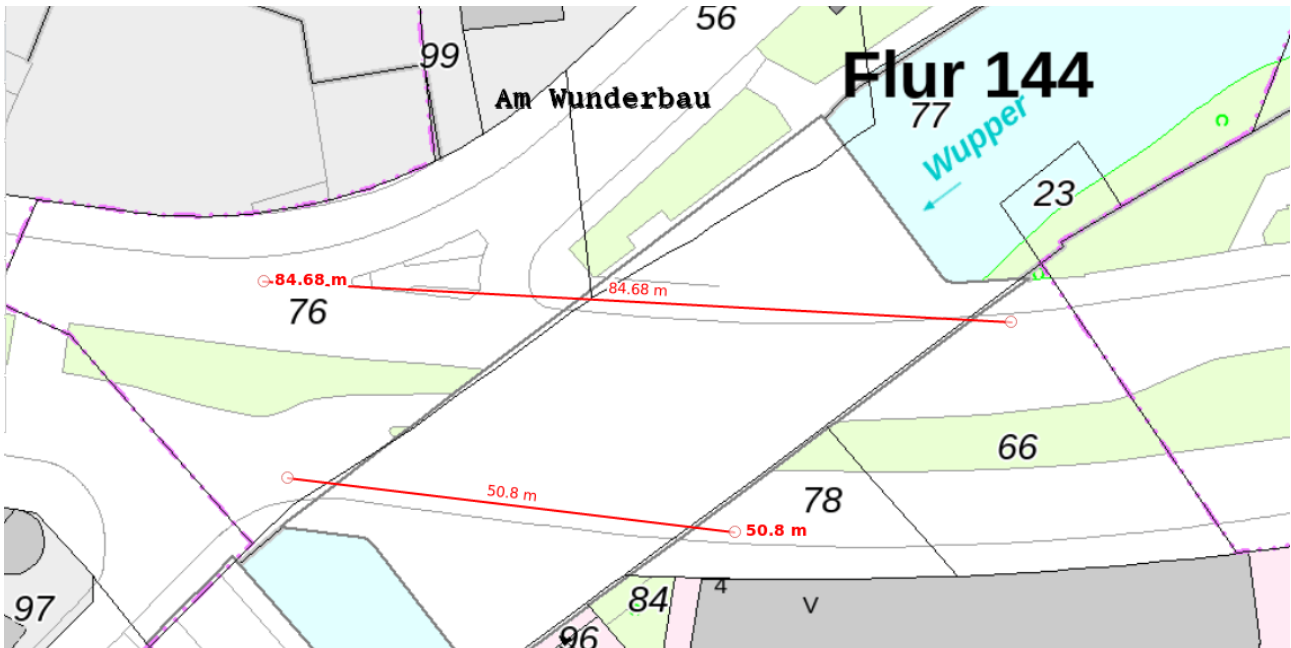


## Anregung

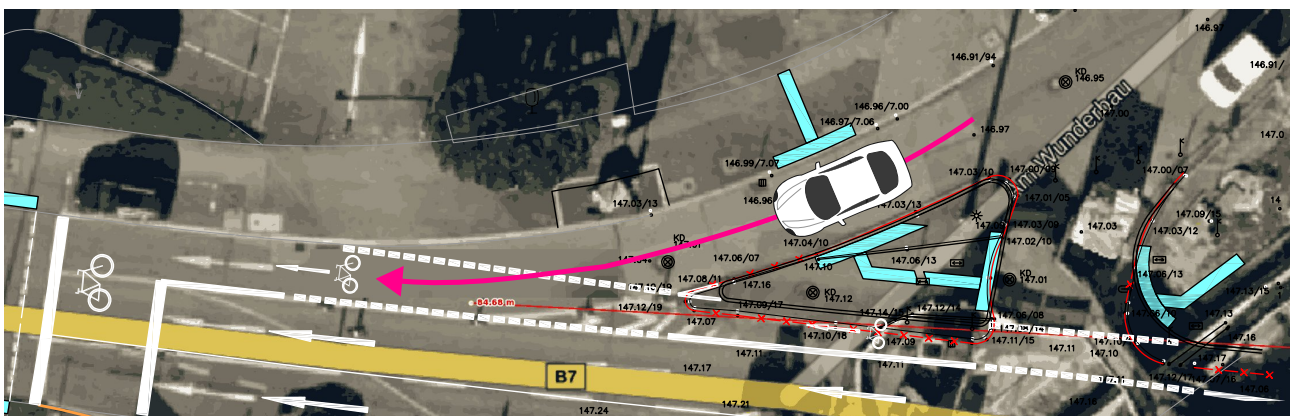
Nach Fertigstellung der Kluser Brücke (Am Wunderbau) werden die Fahrbahnmarkierungen nach den ursprünglichen Plänen ausgeführt (VO/0746/19).

## Begrün(d)ung


Seit Erstbeschluß für die grundhafte Erneuerung der Kluser Brücke (in Höhe Am Wunderbau) sind nicht nur die Baukosten von 1,75 Millionen Euro (VO/0746/19) auf zuletzt über 3,45 Millionen Euro (VO/1329/21) gestiegen, sondern wurden in späterer Planung auch Radverkehrsanlagen „drangepappt“ – mit einem als bestehend fortgesetzt eingezeichnetem Radfahrstreifen zu beiden Seiten (VO/0360/20).



Da ein durchgehender Radfahrstreifen auf der B 7 bisher nicht einmal in Planungen auftaucht, geschweige denn beschlossen wurde, würde die Radverkehrsanlage sich auf die Länge der Kluser Brücke beschränken (ca. 50 Meter in Fahrtrichtung Süden, ca. 85 Meter in Fahrtrichtung Westen bis zur Ampelanlage Košiceufer).



Die Anlage eines separaten Radfahrstreifens in der gegebenen Länge, in westlicher Richtung auch noch mit einer geschwindigkeitsfördernden Einmündung in Fahrtrichtung im spitzen Winkel, ist nicht zielführend und unter diesen Umständen verkehrssicherheitsgefährdend, vgl. Fahrzeug und rosa Pfeillinie im Bild oben (Quelle: Luftbild: TIM NRW, Markierungen aus VO/0360/20). Heutige Fahrzeuge sind genauso suboptimal talentiert weil unübersichtlich gebaut wie der angeordnete spitze Winkel, in denen

wartepflichtige Kraftfahrer vorrangige Radfahrer gar nicht erkennen können. Im übrigen ordnet man das Verkehrszeichen 205  *Vorfahrt achten* nach den zwingenden Vorschriften der VwV-StVO nicht wie gehabt 4 Meter neben der Einmündung, sondern direkt am Knotenpunkt, wo das Verkehrszeichen gelten soll.



Die Einmündung des wartepflichtigen Verkehrs ist **nicht** wie eine typische Einmündung oder Kreuzung gestaltet, bei der man zunächst abbremsen muß, um mit einem ordentlichen Blick nach links den vorrangigen (Rad-) Verkehr sehen zu können, um dann abzubiegen. Vielmehr müssen einbiegende Kraftfahrer gar nichts sehen (können), denn sie gelangen automatisch bauartbedingt auf einer vermeintlichen **eigenen, neuen dritten Fahrspur** auf der Bundesallee. Bei den aktuellen Planungen landen sie aber unvermittelt **auf dem lediglich aufgemalten Radfahrstreifen** und gefährden dort den Radverkehr. Die bauliche Gestaltung der Einmündung vermittelt nicht den Eindruck einer wartepflichtigen Einmündung, sondern wirkt vielmehr wie ein geschwindigkeitsfördernder Zubringer – vgl. sog. freie Rechtsabbieger – und ist damit eine unzulässige Art der angeordneten Verkehrsgefährdung.

Zudem sollen Radverkehrsanlagen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), den Richtlinien für Lichtsignalanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA), den Hinweisen zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (H EBRA), dem Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen (AP BeRad), den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), den daraus abgeleiteten Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen und vor allem dem obersten Prinzip der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, inklusive des „Vision Zero“ (Alle kommen an, keiner kommt um), nur angeordnet werden, wenn diese **durchgehend** sind, **ausreichend Verkehrsfläche** vorhanden ist und **Radfahrer nicht gefährdet** werden. Dies ist regelmäßig bei „Intervallradwegen“, die nach 50 bis 100 Metern wieder enden und nach weiteren 100 Metern wieder anfangen und nach wenigen Metern erneut enden, nicht der Fall.

Zum Beispiel endet auf der Bundesallee (B 7) die vom Döppersberg kommende, als Hochbordradweg entgegen den beschlossenen Vorgaben des Radverkehrskonzeptes nur in Mindestbreite (1,65 m) angelegte Radverkehrsanlage bereits 100 Meter weiter im Bereich der Kaufmännischen Schulen. Wenige Meter weiter beginnt in Höhe des Košiceufers nach den Planungen in VO/0360/20 eine zweite, diesmal als Radfahrstreifen, angelegte Radverkehrsanlage, die wiederum nach 50 Metern endet.

Diese sinnfreie Intervall-Radverkehrsführung bedingt eine ständige Wiedereinfädelung des Rad- in den laufenden Verkehr, ist eine angeordnete Verkehrsgefährdung und behindert Radfahrer am Vorankommen. Selbst wenn diese an der Einfädelungsstelle ordnungsgemäß anhalten, um im Schulterblick eine ausreichende Lücke im Verkehr abzuwarten, dürfen sie sicher sein, daß der nachfolgende Kraftfahrer den als Hindernis empfundenen Radfahrer mit äußerst geringem Seitenabstand verkehrswidrig überholt.

Bei diesem provozierten verkehrswidrigen Verhalten darf man sich nicht über die Tatsache wundern, daß Radfahrer ebenso verkehrswidrig und vermehrt auf den Gehweg ausweichen – zur eigenen Sicherheit.

Auch nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind für Führertumlinge von Elektrokleinstfahrzeuge (im Volksmund „E-Scooter“) im übrigen lt. eKFV benutzungspflichtig.

In einigen Entwürfen zur Baustelle sind in östlicher Fahrtrichtung vor dem Gebäude Friedrich-Engels-Allee 4 (Hardline, Rabbatz Kita) anstelle der fahrbahnseitigen Parkmarkierungen solche auf dem Gehweg eingezeichnet.

Die Verwaltung schreibt in VO/1291/23 über die Zulässigkeit von Gehwegparken:

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn eine ausreichende Restgehwegbreite verbleibt (genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch in Begegnungssituationen). Der Ratsbeschluss der Stadt Wuppertal aus dem Jahr 1991 fordert bereits eine anzustrebende Gehwegbreite von 2,0 m. Die aktuellen technischen Regelwerke, hier die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfehlen inzwischen eine Breite von 2,55 m. Darüber hinaus müssen für die Zulassung von Gehwegparken die straßenbaulichen Voraussetzungen vorliegen (bspw. geringe Bordsteinauftrittshöhe, kein Plattenbelag, die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen dürfen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden). Die bauliche Beschaffenheit, ob der Gehweg zum Parken von technischer Seite aus geeignet ist, wird von Seiten des Straßenbaulastträgers geprüft und entschieden.

Da auf dem Gehweg Reste von alten Parkmarkierungen erkennbar sind, läßt sich dadurch leicht feststellen, daß bei Anordnung eines neuen Gehwegparkens lediglich eine Restbreite von etwa 1,30 m bleiben würde und das Gehwegparken daher nach StVO nicht anordnungsfähig ist.



Zudem würden gehwegparkende Fahrzeuge die Sicht ausfahrender Kraftfahrer aus dem Parkhaus auf den Verkehr von der Bundesallee behindern. Momentan bietet der Gehweg eine ausreichende Sicht darauf.