


Anregung

1. Die Fuhlrottstraße wird im Abschnitt Max-Horkheimer-Straße bis Oberer Griffenberg von einer Hauptverkehrsstraße dem praktischen Zweck der Straße herabgestuft (Haupterschließungs- oder Anliegerstraße)
2. In dem o.g. Teilstück der Fuhlrottstraße wird die Einbahnstraße aufgehoben und eine „unechte Einbahnstraße“ (lediglich mit dem vorhandenen Zeichen 267 ) angeordnet.
3. Alternativ wird die Verwaltung beauftragt, eine insbesondere für den Radverkehr ansprechende und dem „Vision Zero“-Auftrag der StVO entsprechende Lösung selbst zu erarbeiten (mit Frist!).

Begrün(d)ung

Die Fuhlrottstraße ist als Hauptverkehrsstraße klassifiziert, vgl. „Digitaler Straßenhierarchieplan“, Anlage VO1222/24. Als **Hauptverkehrsstraße** wird im allgemeinen Sprachgebrauch eine Straße mit hohem Verkehrsaufkommen und einer wichtigen Verbindungsfunktion bezeichnet. Auch die B 7 im Tal ist eine Hauptverkehrsstraße.

Die auf dem o.g. Abschnitt der Fuhlrottstraße seit Jahrzehnten angeordneten Maßnahmen wie Einrichtung einer Einbahn in östlicher Richtung sowie regelmäßig verschwenkter Fahrbahn durch abwechselnd links und rechts versetzte Stellplätze¹ dienen jedoch einzig der Verkehrsberuhigung und laufen den Zielen einer Hauptverkehrsstraße zuwider, vgl. Fotos unten. Die Fahrbahnbreite an sich bedingt nämlich keinesfalls die zwangsweise Anordnung einer Einbahnstraße.

Wenn es aber um die Radfreigabe in Gegenrichtung geht, fällt der Verwaltung plötzlich ein, auf Hauptstraßen dürfe kein Tempo 30 angeordnet werden. Dieses Tempolimit ist jedoch Voraussetzung für die Freigabe der Einbahn für Radverkehr in Gegenrichtung, vgl. VwV-StVO, „Zu Zeichen 220“, Rnr. 4 („*Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn...*“).

Die ursprünglich zwei- oder sogar dreispurige Fuhlrottstraße hat Luftbildern zufolge bereits in den 1980er-Jahren ihre „Hauptverkehrsfunktion“ verloren. Die Anwohner der Hausnummer 1 müssen seither wegen der Einbahnregelung ausgehend vom Kreisverkehr Augusta-/Jägerhofstraße jedes Mal einen Umweg über 2 km zu ihrem Haus fahren (Oberer Griffenberg, Gaußstraße, Max-Horkheimer-Straße, Fuhlrottstraße von Westen). Eine verkehrliche Notwendigkeit zur Einrichtung einer Einbahnstraße besteht jedenfalls nicht.

Beschlußstand und Problematik

Der Verkehrsausschuß hat am 24.10.2012 VO/1052/11 beschlossen²:

„Der als Einbahnstraße geführte Abschnitt der Fuhlrottstraße zwischen Max-Horkheimer Straße und Oberer Griffenberg wird in Gegenrichtung auf dem Fußweg für den Radverkehr geöffnet.“

Nur: Nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gelangt man als Radfahrer dank der intelligenten Beschilderung niemals zum freigegeben Gehweg, **Abb. 1**. Denn egal welche Lösung angedacht wird, muß der Radverkehr auch den freigegebenen Gehweg erst einmal erreichen.

¹ VO/1052:11, Zitat: „Allerdings kann die Anordnung eines Schutzstreifens auf Grund der schräg parkenden Fahrzeuge und der Kurvenbereiche nicht erfolgen.“

² VO/1052/11: Öffnung der als Einbahnstraße geführten Fuhlrottstr. im Bereich zwischen Max-Horkheimer Str. und Oberer Griffenberg für den gegenläufigen Radverkehr
https://ris.wuppertal.de/vo0050.asp?__kvonr=13222

Dies steht genau so auch in VO/0128/25, denn der für Rad freigegebene Gehweg muß ja ebenso wie eine in Gegenrichtung freigegebene Fahrbahn erreicht werden³:

„Die Einfädelung des Radverkehrs in die Fuhlrottstr. wäre [ist] aufgrund des vorhandenen Kreisverkehrs nur mit erheblichem Aufwand möglich, sodass Kosten in einer nicht unerheblichen Höhe entstünden.“

Folgende Szenarien hat ein Radfahrer im Kreisverkehr, der die Fuhlrottstraße Richtung Westen befahren möchte:

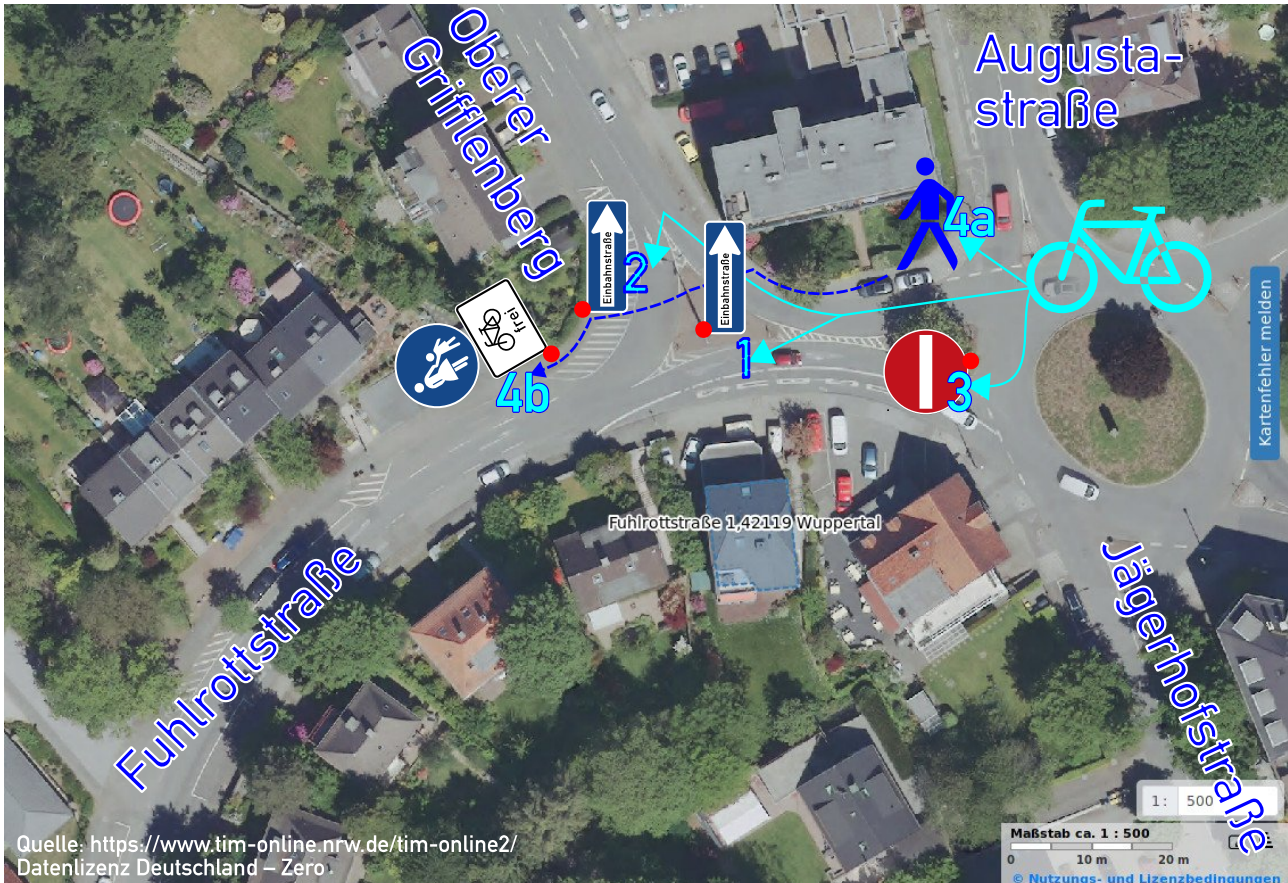


Abb. 1: Luftbild der östlichen Einfahrt Fuhlrottstraße. Jeweiliges Verkehrszeichen am roten Punkt angeordnet. Die untenstehende Ziffer entspricht dem jeweiligen Weg in der Abbildung.

- №1 Richtung Oberer Griffenberg und dann über die Gegenfahrbahn in die Fuhlrottstraße fahren: geht nicht, das Überfahren der Sperrfläche ist verboten.
- №2 Auf der Straße Oberer Griffenberg nach der Rechtskurve um 180° wenden: verboten, das Zeichen 220 *Einbahnstraße* schreibt die Fahrtrichtung Nord vor.
- №3 Einfahrt direkt am Kreisverkehr über die Gegenfahrbahn: das Verkehrszeichen 267 *Verbot der Einfahrt* verbietet es.
- №4 Der Radfahrer muß für ein StVO-gemäßes Verhalten am Gehweg Augustastraße absteigen (4a) und das Rad bis zum Anfang des freigegeben Gehwegs (4b) schieben. Dann darf er mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren.

3 VO/0128/25: Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr im Bereich der Bergischen Universität
https://ris.wuppertal.de/vo0050.asp?__kvonr=32999



Abb. 2: Froschperspektive der östlichen Einfahrt Fuhlrottstraße (rechts die Straße Oberer Griffenberg).

Für Radfahrer ist diese „Einbahngehwegfreigabe“ **nicht zu erreichen**. Für E-Tretroller (Elektrokleinstfahrzeuge, eKF) gilt die Freigabe **nicht**. Schiebende Radfahrer sind rechtlich Fußgänger. Diese Art der Gehwegfreigabe ist aber auch auf andere Weise hanebüchen:

- (1) Im Regelfall haben Radfahrer die Fahrbahn zu benutzen, § 2 (1) StVO. Bei der regelkonformen Freigabe des Gehwegs haben Radfahrer **die Wahl**, entweder die Fahrbahn oder den Gehweg zu nutzen.
- (2) Die Gehwegfreigabe für Radfahrer mittels Zusatzzeichen 1022-10 gilt **nicht** für E-Scooter/E-Tretroller nach Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV). Dies wird sich in absehbarer Zeit auch nicht ändern, vergleiche Kommentar im untenstehenden Absatz.
- (3) Für die Anordnung eines benutzungspflichtigen *gemeinsamen Geh- und Radwegs* durch Zeichen 240 ist im konkreten Fall ein mindestens 2,50 Meter breiter Gehweg erforderlich. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Vgl. VwV-StVO, Rnr. 20 zu § 2.
- (4) Als „Lösung“ ordnet die Verwaltung im vorliegenden Fall einfach mal StVO-widrig ein „Gehweg – Rad frei“ aus Punkt (1) mit dem i-Tüpfelchen „Benutzungsverbot für die Fahrbahn“ an und zwingt daher Radfahrer nach dem Motto „friß oder stirb“, den viel zu schmalen Gehweg mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren, oder einen steilen Umweg über die Gaußstraße inkaufzunehmen. E-Tretroller werden hier gar nicht berücksichtigt.

Daß (a) Radfahrer auf dem Gehweg Schritttempo einzuhalten haben, (b) Straßenverkehrsbehörden oft mißbräuchlich und entgegen allen gesetzlichen Vorgaben Radverkehr auf Gehwegen freigeben und (c) Radfahrer sich oft nicht an die vorgegebene Schrittgeschwindigkeit auf diesen freigegebenen Gehwegen halten, kritisieren auch die Fachausschüsse des Bundesrates in BR-0535-1-25 und raten von einer generellen Gültigkeit des Zusatzzeichens „Radverkehr frei“ auch für E-Tretroller ab⁴:


»Diese Einfügung würde bedeuten, dass auch das „Radverkehr frei“ (Verkehrszeichen-Nr. 1022-10) an Gehwegen und Fußgängerzonen für Elektrokleinstfahrzeuge gelten würde. Dass die verhaltensrechtlichen Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge im Rahmen der Regelungsvereinfachung an den Radverkehr angeglichen werden sollen, ist auf den ersten Blick vielleicht verständlich. Diese Regelung würde jedoch dazu führen, dass die für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen noch stärker belastet werden und Zufußgehende durch motorisierte Fahrzeuge einer höheren Gefährdung ausgesetzt werden. **Die Infrastruktur des Fußverkehrs ist bereits stark eingeschränkt, insbesondere durch zu schmale Gehwege, legales und illegales Gehwegparken sowie weitere Sondernutzungen. Darüber hinaus wurden vielerorts Gehwege für den Radverkehr freigegeben, obwohl**

⁴ Ausschlußempfehlung Zur BR-Drucksache 535/25. Beraten am 19.12.2025 im Bundesrat, TOP 74, <https://www.bundesrat.de/SharedDocs/TO/1060/to-node.html?topNr=74#top-74>


Die Fußgängerampeln haben aber ausschließlich das Fußgängersymbol und gelten nicht für Radfahrer... (siehe dazu speziell **Abb. 11**).

- (3) Blaue Linie: Falls der Radfahrer völlig verwirrt zunächst dem Radfahrstreifen folgt, um dann auf der Max-Horkheimer-Straße zu wenden, muß verkehrswidrig er zwei durchgezogene Linien (Zeichen 295 StVO) queren.

Für eKF-Fahrer bedeutet dieser angeordnete Murks, daß sie nur unter Mißachtung der straßenverkehrsrechtlichen Regeln abbiegen können:

- (1) Der Gehweg darf mit E-Tretroller nicht benutzt werden.
- (2) Die Fahrbahnbenutzung ist durch Zeichen 267  *Verbot der Einfahrt* verboten.

Zusammenfassung

- (1) Der Abschnitt der Fuhlrottstraße erfüllt keinerlei typische Funktion einer „Hauptverkehrsstraße“, es sei denn, man fährt permanent die Max-Horkheimer-Straße bergauf und Oberer Griffenberg bergab im Kreis.
- (2) Von Osten her kann der „Gehweg – Radfahrer frei“ mit dem Rad nicht legal und fahrend erreicht werden. E-Tretroller sind von dieser Freigabe ohnehin ausgenommen, müssen also Umwege fahren.
- (3) Radverkehr muß an der Kreuzung/Einmündung zur Max-Horkheimer-Straße zum Geradeausfahren links abbiegen. Die Verkehrsführung ist aber weder klar erkennbar, noch ist legales Abbiegen überhaupt möglich: Entweder folgt der Radfahrer der Fahrbahn, oder er folgt sämtlichen Fußgängerampeln und deren Furten, aber nicht beiden. Für die Fahrbahn besteht offenbar ein *Verbot der Einfahrt*.
- (4) Die vorhandene Radwegführung in diesem Abschnitt ist nicht nur suboptimal, sie ist gemeingefährlich.
- (5) Die angeregte Herabstufung des Abschnitts der Fuhlrottstraße ermöglicht die Anordnung von Tempo 30. Dies ist zumindest für die Radfreigabe gegen (bestehender) Einbahnrichtung Voraussetzung.
- (6) Die Fuhlrottstraße sollte im oben genannten Abschnitt wie die Vereinstraße als „unechte Einbahnstraße“ ausgewiesen werden, d.h. die Zeichen 220 *Einbahnstraße* werden in diesem Abschnitt entfernt und am östlichen Ende wird ein Zeichen 267  *Verbot der Einfahrt* i.V.m. dem Zusatzzeichen 1022-10 *Radverkehr frei* angeordnet, das lt. lfd. Nr. 41.1 Anlage 2 StVO dann auch für E-Tretroller gilt. Die Fahrbahnbreite läßt Gegenverkehr ohne weiteres zu; Busverkehr findet lediglich maximal drei Mal pro Stunde statt, vgl. **Abb. 4**. Im Gegensatz zur Vereinstraße können sich auf der ehemals dreispurigen Fuhlrottstraße noch zwei Kfz begegnen.
- (7) Die *Vereinstraße* (L417) wurde in Absprache mit der Bezirksregierung sogar von einer Landes- zur Kommunalstraße herabgestuft. Die Einstufung einer Straße ist also keineswegs zementiert.
- (8) Die Kreuzung Fuhlrottstraße/Max-Horkheimer-Straße muß für die ausfahrenden Fahrzeuge (inkl. Radverkehr) BUGA- und Bauschzentrum-gerecht umgestaltet werden.

(9) Eine Anbindung des Radverkehrs könnte etwa folgendermaßen aussehen, **Abb. 3a und 3b:**

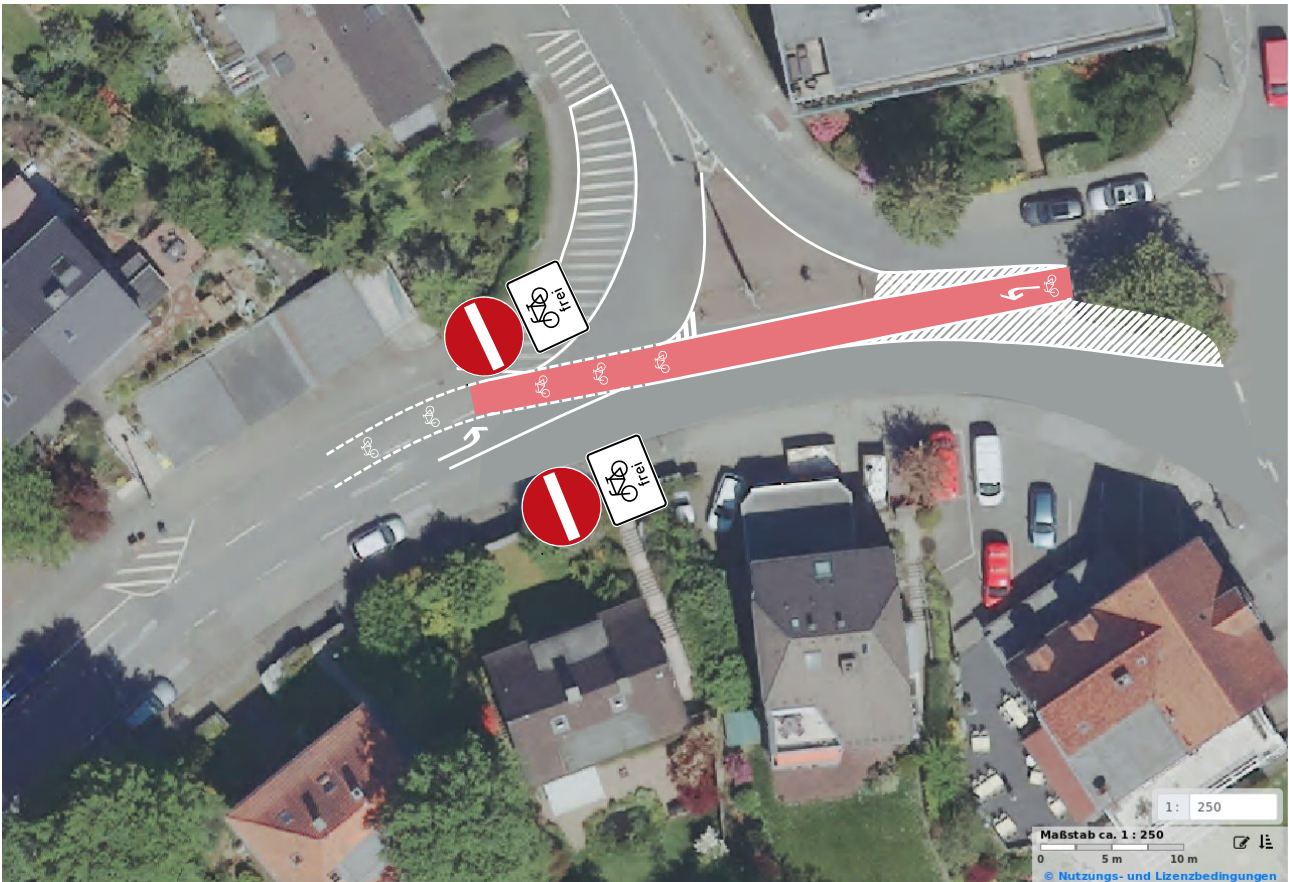


Abb. 3a: (Kostengünstige) Markierung eines Radfahrstreifens zur Anbindung des Radverkehrs an die östliche Einfahrt Fuhlrottstraße ohne kostenträchtiger Eingriff in die heute überdimensionierte Asphaltwüste.



Abb. 3b: Kreuzung zur Max-Horkheimer Straße, Zusammenlegung der Fahrspuren in Fahrtrichtung Ost; ungehinderter Abfluß des westwärts führenden Verkehrs aus dem Einbahnstraßenbereich.

Die Buslinie 603, die in Richtung „Campus Freudenberg“ hier maximal 3x die Stunde hält, darf dies weiterhin auf der Fahrbahn tun. Aktueller Fahrplan, vgl. **Abb. 4**:

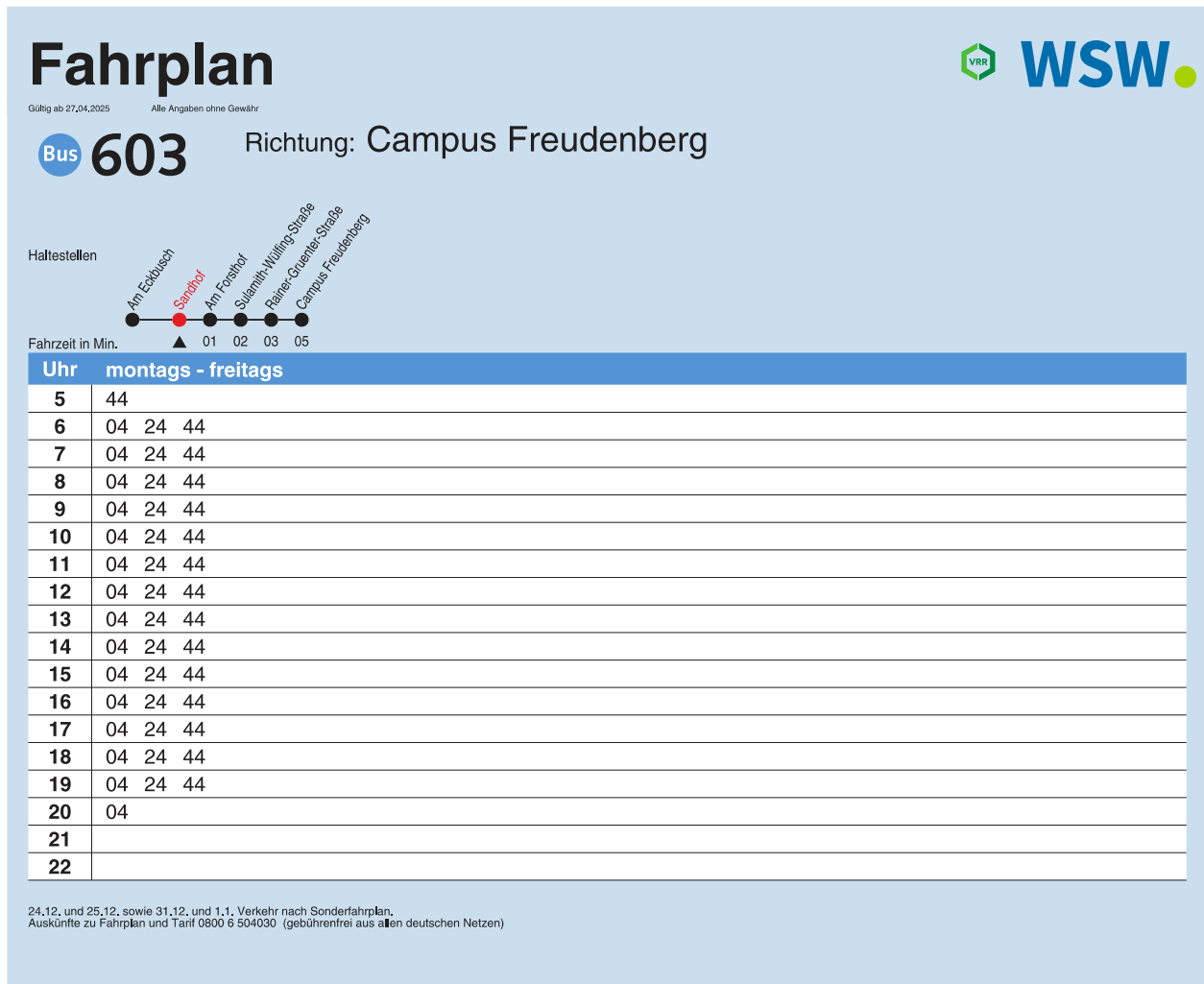


Abb. 4: Aktueller Fahrplan für die in der Fuhlrottstraße verkehrenden Linie 603 Richtung Campus Freudenberg.

Abb. 5 ff: Gehwegfahrt →West



#5 Der für Radverkehr freigegebene Gehweg ist nur als Geisterradler zu erreichen.



#6 Mehrfach muß verbotenerweise auf die Fahrbahn wegen diverser „Baustellen“-Blockaden ausgewichen werden. Baugruben liegen teilweise offen.



#7 Ursprünglich drei Fahrspuren sind auch bei zwei Parkstreifen offensichtlich ausreichende Begegnungsbreite für Gegenverkehr auf einer „unechten Einbahnstraße“.



#8 Auch an den (einseitig angeordneten) Schrägstellplätzen steht genug Restbreite für Gegenverkehr zur Verfügung. Der Gehweg ist hier (nutzbar) 5 Platten zu je 0,4 m = 2,0 m breit.



*#9 Der Radfahrstreifen im Anschluß zur Max-Horkheimer-Straße kann nur verbotenerweise über die Fahrbahn, oder über die inzwischen aufgehobene Gehwegfreigabe über den Gehweg erreicht werden: Erst wird die Gehwegfreigabe für den Radverkehr aufgehoben, erst **danach** beginnt der Radfahrstreifen. Intelligenter, oder?*



#10 Wenn ein E-Scooterfahrer hier den Radfahrstreifen benutzt und links abbiegt, ...



#11 ... landet er unweigerlich als Geisterfahrer auf der entgegenkommenden Spur, da er bekanntlich den Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ nicht benutzen darf. Und: Die Fußgängerampel gilt nicht für Radverkehr.



#12 Völlig überdimensionierte Asphaltwüste.