

Anregung

Politik und Verwaltung mögen sich für das Wuppertaler Stadtgebiet bezüglich enger Straßen mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 Meter und weniger überlegen, beispielsweise Einrichtung von Haltverboten oder Überprüfung von Radfreigaben gegen Einbahn, zum Beispiel:

- Untergrünwalder Straße,
- Obergrünwalder Straße,
- Osterfelder Straße,
- Zollstraße,
- Bembergstraße zwischen Hofaue und Bundesallee

Begrün(d)ung

I. Nach gängiger Rechtsauffassung muß beim Halten und Parken eine Restfahrbahn von mindestens 3,05 m frei bleiben. Dieses Maß setzt sich zusammen aus der höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m (aus § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVZO) plus jeweils 25 cm Seitenabstand zu beiden Seiten (so zum Beispiel OLG Hamm NZV 1995, 402, Urt. v. 27.10.1994 – 6 U 88/94 –, Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage, Randnr. 22 zu § 12 StVO mit weiteren Nachweisen). Zweck dafür ist, daß ein Fahrzeug mit „normaler“ Breite unter Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsabstandes trotz des haltenden bzw. geparkten Fahrzeugs noch ungehindert durchfahren kann.

II. Radverkehr gegen Einbahn soll nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) dann gestattet werden, wenn neben der Streckenverlauf übersichtlich, das zulässige Tempo maximal 30 km/h beträgt und eine „ausreichende Begegnungsbreite“ (Restfahrbahn) vorhanden ist. Dies muß „bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen ... mindestens 3,5 m betragen“, mindestens jedoch 3,0 Meter.

III. Auch in engen Straßen wird regelmäßig und ganz selbstverständlich geparkt – in der Zollstraße sogar mit Parkraumbewirtschaftung. Bei Kenntnis der konkreten Fahrbahnbreite verbleibt unter Abzug der Fahrzeugbreite inkl. Außenspiegel in der Regel weniger als die erforderliche 3,0 m Restbreite.

Es ist allerdings lebensfremd anzunehmen, jeder Autofahrer würde vor oder nach dem Abstellen des Fahrzeugs regelmäßig nachmessen oder – nach Loriots *Das Ei* – hätte es „im Gefühl“, daß die erforderliche Restbreite unter allen Umständen eingehalten wird. Das Ergebnis ist dann in der Regel eine Unterschreitung der Mindestbreite und bei gleichzeitiger Radfreigabe in Gegenrichtung Situationen wie diese:



Abb. 1: Gegenverkehr in der Untergrünwalder Straße mit einem normalen PKW.



Abb. 2: Der Radfahrer hatte hier noch 20 cm „Restbreite“ über.

Es ist für beide entgegenkommende Verkehrsteilnehmer bereits nervig, für jede Begegnung bis fast zum Stillstand abbremsen zu müssen, um mit äußerster Vorsicht aneinander vorbeizufahren. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer wird spätestens dann beeinträchtigt, wenn LKW ganz legal – zumindest nach Beschilderung – in diesen engen Gassen zum Liefern halten, und der passierende Pkw-Verkehr infolgedessen zum Passieren des LKW über den gegenüberliegenden Gehweg ausweichen muß.

Zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs ist es deshalb erforderlich, daß Politik und Verwaltung für dieses Problem eine grundsätzliche Vorgehensweise finden. Dies könnte zum Beispiel sein:

- Grundsätzliches Anordnen von Zeichen 283 Haltverbot in engen Straßen,
- Aufstellen von Radabstellbügeln oder Ausweisung von schmalen, markierten Kradparkplätzen,
- Wenn in engen Straßen (weiterhin) geparkt wird: Überprüfung und ggfs. Rücknahme der Radfreigabe gegen Einbahn.