Bernd Sluka
Dr.-Karl-Fuchs-Strasse 25
D-94034 Passau
E-mail: bernd@sluka.de

Passau, 10. September 2007

Bernd Sluka · Dr.-Karl-Fuchs-Str. 25· D-94034 Passau

Einschreiben

Stadt Deggendorf
Ordnungsamt/Straßenverkehrsbehörde
Franz-Josef-Strauß-Straße 3
94469 Deggendorf

Widerspruch
gegen die Anordnung der Benutzungspflicht auf und kurz vor bzw. hinter den Kreuzungen Detterstraße/Egger Straße und Egger Straße/Ruselstraße/Graflinger Straße sowie den angrenzenden Straßenstücken und dem Verbindungsstück zwischen den beiden Kreuzungen (Teil der Egger Straße)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit lege ich Widerspruch gegen die Anordnung der Benutzungspflicht für Radfahrer durch die Zeichen 240 bzw. 241 in den o.g. Straßenabschnitten ein.

Begründung:

Ich benutze die o.g. Straßen regelmäßig mit dem Fahrrad. Dabei traf ich erstmals am 13. September 2005 (Dienstag) eine dort mit den Zeichen 240 bzw. 241 ausgeschilderte Radwegebenutzungspflicht an. Ich bin daher durch diese Anordnung betroffen.

Im folgenden führe ich mehrere Gründe auf, von denen jeder einzelne für sich belegt, daß die durch die Zeichen 240 bzw. 241 getroffene Anordnung gegen geltendes Recht verstößt und daher aufzuheben ist.

Vor allem aber ist die Anordnung der Benutzungspflicht rechtswidrig, weil dadurch der Radverkehr (hauptsächlich) an zwei Kreuzungen auf Radwege verlegt werden soll, wodurch er nach den Erkenntnissen der Unfallforschung **gefährdeter**, anstatt sicherer wird. Dies stellt einen eklatanten Verstoß gegen die Straßenverkehrs-Ordnung (§ 45 Abs. 9 Satz 2) dar, weil damit dessen Anforderung nicht nur nicht erfüllt, sondern sogar das Gegenteil erreicht wird.

Zu den einzelnen Gründen:

1. Die Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen ist nur unter den Maßgaben des § 45 Abs. 9 StVO[1] zulässig. Nach Satz 1 sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, *„wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“* In der Begründung für diese Regelung heißt es: „Neben der Änderung des § 39 bedarf es auch einer korrespondierenden Ergänzung des § 45 durch einen neuen Absatz 9. Auf die Begründung zu § 39 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 2 (neu)[2] wird verwiesen. Während die genannten Normen an die Verkehrsteilnehmer adressiert sind, verpflichtet der neue Absatz 9 von § 45 StVO die zuständigen Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen. Inwiefern Kreuzungen besondere Umstände schaffen, so daß dort zwingend Radfahrer von der Fahrbahn vertrieben werden müssen, bleibt unklar.

2. § 45 Abs. 9 Satz 2 verstärkt diese Einschränkung für den fließenden Verkehr: Insbesondere darf ein Verbot des fließenden Verkehrs — hier des Radverkehrs auf der Fahrbahn — nur angeordnet werden, wenn *„auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“*.

   Die Anordnung muß zudem geeignet sein, diese Gefahrenlage zu entschärfen[3].

   Eine erhöhte Gefahrenlage durch das Radfahren ist jedoch an beiden Kreuzungen nicht zu erkennen. In den zwei Jahren ohne Radwege während denen ich in Deggendorf den Verkehr verfolgt habe, fand in diesem Bereich kein mir bekannt gewordener Unfall mit Radfahrern statt. Die Gefahrenlage muß jedoch konkret begründet sein[4], nicht nur aufgrund abstrakter Überlegungen erfolgen.

   Die Führung von Radverkehr auf Radwegen erhöht insbesondere in Kreuzungsbereichen das allgemeine Unfallrisiko, wie u.a. die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nachgewiesen hat.[5] Selbst an ausgesucht qualitativ hochwertigen Radwegen neben befahrenen Hauptverkehrsstraßen verdoppelt die Führung des Radverkehrs auf Radwegen statt auf der der Fahrbahn mindestens die Unfallquote an vergleichbaren Kreuzungen mit abgesetzten Furten an Lichtsignalanlagen. Gleichzeitig nimmt die Unfallschwere zu.

   Die Maßnahme, gerade in Bereich zweier nah beieinander gelegener, großer Kreuzungen den Radverkehr von der Fahrbahn auf Radwege zu verlagern, ist daher ungeeignet, um Gefahren für Radfahrer zu reduzieren. Es ist vielmehr nach gegenwärtigem Stand der Wissenschaft davon auszugehen, daß sie sogar die Gefahrenlage für Radfahrer verschärft. Damit ist § 45 IX 2 StVO nicht erfüllt und die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht unzulässig.

---

[1] VG Berlin, VkBl. 2001, 139; VG Hamburg, NZV 2002, 288; Kettler, NZV 2002, 57

[2] Anm. § 39 Abs. 1 gilt entsprechend.

[3] vgl. Kettler, NZV 2002, 57 mit weiteren Fundstellen

[4] vgl. VGH Kassel, DAR 1999, 328-330, BVerwG, NJW 2001, 3139-3140

[5] R. Schnüll, J. Lange, I. Fabian, M. Kölle, F. Schütte, D. Alrutz, H.W. Fechtel, J. Stellmacher-Hein, T. Brückner, H. Meyhöfer: Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Forschungsprojekt 8952, 1992

Die Anordnung der Benutzungspflicht schafft im vorliegenden Fall weitere Gefahren:

a. Seitdem dort die Benutzung der Seitenräume durch Radfahrer abgeordnet wurde, fahren wesentlich mehr Radfahrer als vorher linksseitig auf den Radwegen.[6] Das Radfahren links der Fahrbahn erhöht (nochmals) das Unfallrisiko auf extreme Werte[7]. Auch in Deggendorf werden wiederholt Unfälle mit links der Fahrbahn fahrenden Radfahrern verzeichnet[8] Diese Radwegführung ist ungeeignet, weil sie faktisch zu vermehrtem Linksfahren und damit zu einer höheren Unfallgefahr für Radfahrer führt.

b. Durch die Nähe zu mehreren Schulen werden die Gehwege in der Detterstraße, der Egger Straße, der Graflinger Straße und der Ruselstraße im Bereich der beiden Kreuzungen und zwischen ihnen morgens und mittags von sehr vielen Fußgängern benutzt. Die Breite der Gehwege reicht schon fast nicht aus, um diese Fußgängermenge zu bewältigen[9]. Durch die Freigabe der Gehwegbereiche für das Radfahren fahren nun mehr Radfahrer als vorher, vor allem radfahrende Kinder durch die Fußgänger. Es kommt dadurch immer wieder zu Konflikten, also Gefährdungen vor allem der Fußgänger, aber auch der dort fahrenden Radfahrer.[10]

c. In der Detterstraße werden zudem regelmäßig die anschließenden Gehwege, mindestens ab der Einmündung der Kräutlerstraße bzw. bis zur St.-Martin-Straße mit dem Rad befahren.[11] Dieses Verhalten ist dadurch zu erklären, daß die Aufleitung auf den Radweg von der Detterstraße kommend bereits verstellt ist, wenn nur zwei bis drei Pkw vor der Ampel warten.[12] Deswegen fahren viele, besonders wieder viele Kinder, mit dem Rad weiter vorne auf und auf den viel zu schmalen Gehwegen. In Gegenrichtung ist das Einfahren in Fahrbahn vor der Zufahrt zur St.-Peter-Kirche meist wegen nachfolgenden Kraftfahrzeugen nicht möglich, so daß weiterhin der dort ebenfalls zu schmale Gehweg befahren wird[13], hier allerdings auch häufig linksseitig. In allen angrenzenden Straßen hat das unerlaubte Radfahren auf den Gehwegen merklich zugenommen.[14] Dabei werden Fußgänger auf den Gehwegen gefährdet. Diese Fehlverhalten treten erst seit Anordnung der Benutzungspflicht vermehrt auf.

d. Die Ausfahrt aus dem Parkplatz am Bogenbach erlaubt keine ausreichende Sicht auf den Radweg. Die Sichtverhältnisse werden häufig durch Plakatierung verschlechtert.[15] Hier können Radfahrer, die neben der Fahrbahn auf dem Radweg fahren nicht nur vergessen und übersehen, sondern auch teilweise gar nicht gesehen werden. Zudem wird der Radweg durch ausfahrende Fahrzeuge gerne zugestellt und ist dann unbenutzbar.

---

[6] vgl. Bilder 03, 04, 08, 12, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25 und 37 (alle Bilder sind Beispiele; viele weitere Aufnahmen liegen vor)

[7] Linderholm, Leif: Signalreglerade korsningars funktion och olycksrisk för oskyddade trafikanter - Delrapport 1: Cyklister. Institutionen för trafikteknik, LTH: Bulletin 55, Lund 1984 beziffert das Unfallrisiko mit dem 12-fachen

[8] z.B. Deggendorfer Zeitung vom 13. Mai 2006, S. 38 und vom 28. Juni 2006, S. 31

[9] vgl. auch Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002 zur Dimensionierung von Gehwegen

[10] siehe beispielsweise Bilder 20, 24 und 26

[11] siehe auch Bilder 26 und 27

[12] siehe auch Bild 35

[13] siehe z.B. Bilder 36 und 39

[14] siehe Bilder 04, 16, 23, 26, 27, 28, 29, 36 und 39

[15] vgl. Bild 31

e. Ähnliches liegt auf der gegenüberliegenden Seite der Egger Straße in Form der vielbefahrenen Zufahrt zu einem Parkplatz zu mehreren Geschäften vor. Hier wird der Blick auf den Radweg durch eine Hecke verstellt.[16] Die Einfahrt wird gerade von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen aufgrund ihrer großzügigen Trassierung gerne schnell befahren, wobei Radfahrer leicht übersehen werden können. Zudem stellen ausfahrende Fahrzeuge hier fast immer den Radweg zu.[17]

f. Die Rampe zur Rückleitung des Radverkehrs auf die Graflinger Straße (südlicher Kreuzungsarm, Westseite) ist schlecht erkennbar[18], liegt nicht in der dort üblicherweise eingehaltenen Fahrlinie und ist mit 90 cm Breite wesentlich zu schmal (neben einem mit 1,30 m zu schmalen Gehweg).[19][20] Sie müßte gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO[21] mindestens einen Meter breit sein. Durch ihre Ausführung (Fortsetzung des Gehwegs auf hohem Niveau neben Absenkung auf einer 90-cm-Rampe) stellt sie eine Falle für Dreiräder und Radfahrer mit Anhänger dar. Anhänger, deren Spurweite bis zu einem Meter beträgt, würden dort umkippen und ihren Inhalt auf der Fahrbahn verteilen. Kinder in einem Kinderanhänger sind erheblich gefährdet. Diese permanente Gefahrenstelle ist unabhängig der Aufhebung der Benutzungspflicht sofort abzusperren und unverzüglich zu beseitigen, weil sie auch ohne Benutzungspflicht gefährlich bleibt.

g. In der Egger Straße (Südseite) wechseln nun häufig Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit vor der Kreuzung mit der Graflinger Straße direkt in die Rechtsabbiegerspur auf die Fahrbahn.[22] Dieses Verhalten ist m.E. dadurch zu erklären, daß die Fußgängerampeln des freien Rechtsabbiegers zur Graflinger Straße und die der weiteren Geradeausrichtung in die Ruselstraße nicht passen synchronisiert sind. Wer dort queren will, muß fast immer zwei Umläufe abwarten, weil die eine Ampel Rot zeigt, wenn die andere gerade auf Grün wechselt. Auch an anderen Stellen wird die Kreuzung nun wild gequert.[23] Vor Anordnung der Benutzungspflicht trat dieses gefährliche Verhalten so gut wie nicht auf, weil diese Radfahrer ungefährdet auf der geradeaus führenden Fahrbahn mitfuhren.

h. Letztlich bringt die Anordnung der Benutzungspflicht auf einer Strecke von wenigen hundert Metern (250 bis 300 im Verlauf Detterstraße-Ruselstraße und umgekehrt) schon alleine durch die dabei nötigen Aus- und vor allem Einfahrvorgänge in die Fahrbahn zusätzliche Gefährdungen. Die notwendige stetige Linienführung[24] liegt nicht vor.

---

[16] vgl. Bilder 14 und 33

[17] vgl. Bild 34

[18] vgl. Bild 11

[19] siehe Bilder 11 und 13

[20] Nebenbei: Auch das Zeichen 205 steht dort illegal, weil es nur eine bereits bestehende Regelung ausdrücken soll bzw. bereits durch das Zeichen 237 mit Zusatzzeichen 1012-31 das Ende des Radwegs und damit die Wartepflicht beim Einfahren in die Fahrbahn gekennzeichnet ist — vgl. VwV zu den 39 bis 43 StVO Rdnr. 2 — und lenkt zudem die Aufmerksamkeit von der zu schmalen Rampe ab.

[21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, 1998, 3.4.1

[22] siehe auch Bilder 18, 19

[23] siehe Bild 25

[24] siehe VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO

Die Anordnung der Benutzungspflicht ist auch nicht geeignet, die Ordnung des Verkehrs zu wahren.

Seit Einführung der Benutzungspflicht in diesem Bereich fahren (geschätzt) etwa ein Drittel der Radfahrer rechtsseitig auf dem Radweg, ein weiteres Drittel illegal linksseitig und das letzte Drittel (teilweise illegal, teilweise zurecht wegen Unbenutzbarkeit der Radwege) auf der Fahrbahn.[25] Hinzu kommt, daß das Linksfahren auf den Radwegen und das Radfahren auf Gehwegen merklich zugenommen hat. Von einem besser geordneten Verkehrsablauf kann hier nicht die Rede sein.

Außerdem muß die Ordnung des Verkehrs als zweite Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde bei der Radwegebenutzungspflicht hinter der Wahrung der Verkehrssicherheit zurücktreten, da sowohl § 45 IX 2 StVO nur Verkehrssicherheitsgründe für Beschränkungen und Verbote des fließenden Radverkehrs zuläßt[26], als auch gemäß der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO Rdnr. 14 alleine Verkehrssicherheitsgründe die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erlauben.

3. Die Radwege auf der Nord- und Südseite der Eggerstraße erfüllen nicht die Anforderung der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO II. 1, weil dort keine vom Fußgängerverkehr abgetrennte Verkehrsfläche für den Radverkehr vorhanden ist. Die Abschnitte sind zwar mit Zeichen 241 StVO beschildert, es ist jedoch weder eine bauliche Trennung noch eine durchgehende weiße Linie vorhanden, die Fußgänger- und Radfahrerbereich trennt.[27] Tatsächlich fahren Radfahrer in diesem Bereich auf jedem Teil des Gehwegs. Und auch Fußgänger nutzen die gesamte Breite.[28]

4. Auf den Wegen sind zahlreiche Fußgänger und Radfahrer zur gleichen Zeit unterwegs. Damit bemessen sich die notwendigen Breiten nicht nach dem Mindestangaben der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO Rdnr. 20 bzw. 21, sondern müssen erheblich breiter angesetzt werden. Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95)[29] sollten Gehwege bereits bei mittlerer Nutzungsintensität mindestens 3,00 m, angrenzende Radwege mindestens 2,00 m breit sein. Diese Breiten weisen die als Fuß- bzw. Radweg ausgeschilderten Wege an keiner Stelle auf. Teilweise entsprechen sie nicht einmal der Mindestbreite von 2,50 m, welche die VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO an benutzungspflichtige gemeinsame Fuß- und Radwege stellt:

   a. Der ostseitige Radweg in der Graflinger Straße bis zur Kreuzung hat über eine Länge von mehr als 35 Metern (mehr als 70% seiner Gesamtlänge) nur eine lichte Weite von 2,24 Metern, an Einbauten nur 1,87 Meter.

   b. Der Fuß- und Radweg an der Südseite der Egger Straße weist an seinem östlichen Ende über mehrere zehn Meter nur eine lichte Weite von 2,30 m auf.

---

[25] diverse Beispiele in den beiliegenden Bildern

[26] vgl. auch VG Berlin, VkBl. 2001, 139

[27] siehe dazu auch die VwV zu Zeichen 241 StVO unter I.

[28] siehe auch Bild 32

[29] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 1995

c. Der Radfahrstreifen auf die Dreiecksinsel an der Kreuzung Graflinger/Ruselstraße (Nordostecke) führt Radfahrer im Gefälle und damit relativ hohen Geschwindigkeiten direkt in wartende Fußgängergruppen hinein. Er ist mit einer lichten Weite von 1,15 m bis 1,20 m im oberen, gerade durch dort querende rechtsabbiegende Fahrzeuge gefährdeten Bereich[30] zu schmal.[31] Die Markierung des Radfahrstreifens ist zu breit angelegt. Denn wer ihr folgt, würde anschließend auf der Dreiecksinsel über deren Randstein in den Grünbereich fahren und läuft Gefahr, dort zu stürzen.[32]

5. Die Fußgängerbelastung in der Spitzenstunde (morgens zwischen 7 Uhr und 8 Uhr) überschreitet das gemäß der EFA maximal verträgliche Höchstmaß für eine nutzbare Gehwegbeite von 2,50 bis 3,00 Metern. Sogar das Höchstmaß für eine Breite von mehr als 3 bis 4 Metern, die nur an wenigen Stellen gewährleistet ist, wird überschritten. Die Wege werden von überdurchschnittlich vielen schutzbedürftigen Fußgängern (Kinder) genutzt. Im Bereich der Egger Straße vor der Kreuzung zur Graflinger Straße besteht ein Gefälle von mehr ale 3%. Alle drei Gründe schließen die gemeinsame Führung von Radverkehr mit dem Fußgängerverkehr aus.

6. In der Egger Straße ist das Sichtfeld an der Ausfahrt des Parkplatz am Bogenbach nicht ausreichend. Hier sind durch Plakatwände nur weniger als 20 Meter Sicht auf den Radweg möglich.[33] Dies verstößt gegen die VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO II 2 c. Für eine ausreichende Sichtweite müßte der Radweg auf mindestens 20 Metern einsehbar sein[34].

   In der Detterstraße wird der Radweg über die Zufahrt zur Kirche geführt, die morgens, also dann wenn dort viele Radfahrer vorbei fahren, stark von Kraftfahrzeugen (Zubringerverkehr zum Kindergarten) befahren ist. Die Sicht der ausfahrenden Autofahrer auf den Radweg wird durch ein Hinweisschild beeinträchtigt.[35] An dieser Stelle kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen ein- und ausfahrenden Kfz sowie Radfahrern und Fußgängern auf dem Fuß- und Radweg.

7. Der Radweg ist nicht nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik angelegt und verstößt so mehrfach gegen die VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, Rdnr. 24:

   a. An der Rampe in die Graflinger Straße (Südwestecke) besteht akute Sturzgefahr. Siehe dazu auch oben Abschnitt 2.f. Die Einfahrt in die Fahrbahn ist zudem nicht ausreichend (zu kurz und zu schmal) abgesichert[36] und daher mangelhaft.[37] Das Radwegende in der Detterstraße ist vollkommen ohne Schutz und liegt zudem noch in einer morgendlich stark befahrenen Zufahrt.[38]

---

[30] vgl. Bild 05

[31] vgl. VwV zu § 2 Abs. 4 StVO Rdnr. 19

[32] siehe Bilder 06 und 07

[33] vgl. Bild 31

[34] siehe auch FGSV, Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt 3.4.4

[35] vgl. Bilder 15 und 38

[36] vgl. Bild 13

[37] zur Absicherung von Radwegenden vgl. die ERA 95 unter 4.2.3

[38] vgl. Bilder 15 und 38

b. Die Aufstellflächen vor den Furten und auf den Fahrbahnteilern reichen in den morgendlichen und mittäglichen Stoßzeiten nicht aus. Insbesondere die Flächen im Anschluß an die Detterstraße (Südwestecke dieser Kreuzung), im Anschuß an die Egger Straße (Südwestecke der Kreuzung zur Graflinger Straße) sind überbelegt. Die Mittelinseln in der nördlichen und südlichen Furt der Graflinger Straße bieten kaum 2 Fahrrädern Platz und werden durch Plakate der Verkehrswacht eingengt.[39] Sie sind damit ebenfalls nicht nach den dort vorhandenen Verkehrsmengen bemessen. Die Mittelinsel der westlichen Furt über die Egger Straße (gegenüber der Einmündung der Detterstraße) ist mit 1,80 Metern Breite zu schmal, um darüber Radverkehr zu führen, der auf ihr warten müßte.

c. Die Rampe der Radwegauffahrt in der Graflinger Straße (Ostseite) ist mit einer Schwelle von 3 cm, die im spitzen Winkel überfahren werden muß, unzureichend abgesenkt.[40]

d. Auf dem südlichen Radweg in der Egger Straße ist der Belag schadhaft und eine Längskante führt zusätzlich zur Sturzgefahr für Radfahrer.[41]

8. Der Radweg auf der Ostseite der Graflinger Straße widerspricht der Anforderung der VwV an Stetigkeit. Er beginnt etwa 50 Meter vor der Kreuzung und wird dann über die Kreuzung geführt, wo er endet. Erst etwa 25 Meter weiter wird er nach der Bushaltestelle durch Zeichen 240 fortgeführt. Hier werden Radfahrer dazu verleitet, illegal durch die wartenden Fußgänger auf der Bushaltestelle zu fahren.

   Zur fehlenden Stetigkeit siehe auch oben 2.h.

9. In Fortführung der Eggerstraße zur Ruselstraße werden die Radfahrer an der Kreuzung der Graflinger Straße „sich selbst überlassen“, was einen Verstoß gegen die VwV zu den Zeichen 237, 240 und 241 StVO darstellt. Hier ist zwar eine Radwegfurt markiert, jedoch keine Fortsetzung der Radwegführung auf der anderen Seite der Straße vorhanden.[42] Radfahrer werden so „in die Irre“ geführt und Fehlverhalten beim Einfahren in die Fahrbahn erzeugt. Tatsächlich fährt ein Teil illegal auf dem Gehweg weiter. Ein anderer Teil fährt mitten auf der Kreuzung in die Fahrbahn der Ruselstraße ein, während gleichzeitig der Verkehr auf der Fahrbahn anfährt (unzureichender Grünvorlauf der Radfahrerfurt; vgl. ERA, Abschnitt 4.2.3.). Ein weiterer Teil ignoriert die Furt und fährt schon vor der Kreuzung auf die Fahrbahn ein. Siehe dazu auch die Beschreibungen oben in den Abschnitten 2.c und 2.g.

   Alle Furten sind, obgleich Furten von gemeinsamen Fuß- und Radwegen (Zeichen 240) nur auf Teilen abgesenkt, an der südlichen Furt über die Graflinger Straße nicht einmal in voller Breite des aufgemalten roten Streifens.[43] Die Absenkung ist über die gesamte Breite der Furt (mindestens in Breite des gemeinsamen Fuß- und Radwegs; vgl. VwV zu § 9 Abs. 2 StVO II. 2.) vorzunehmen, weil die Breite der Absenkung die tatsächlich nutzbare Furtbreite vorgibt.

   Der Versuch, die Furten durch die Markierung von — ohnehin zu schmalen — roten Streifen „zweizuteilen“ hält der Realität nicht stand. Tatsächlich werden die Furten von Radfahrern wie Fußgängern durcheinander und von beiden in beiden Richtungen benutzt. An einigen Furten, beispielsweise der Furt über die Ruselstraße und der Furt zur südwestlichen Dreiecksinsel zwischen Graflinger und Egger Straße, stehen Masten im Verlauf des roten Streifens[44], wodurch Radfahrer gar nicht im Verlauf der Rotmarkierungen queren können, selbst wenn sie es wollten.

---

[39] vgl. Bild 09

[40] vgl. Bild 01

[41] vgl. Bild 30

[42] vgl. Bild 40

[43] vgl. Bilder 02 und 10

[44] vgl. Bilder 02 und 10

10. Die Sperrzeiten der Furten an der Kreuzung Egger Straße/Detter Straße betragen 94 Sekunden, 93 Sekunden, 71 Sekunden und 104 Sekunden. Sie überschreiten damit alle erheblich den Maximalwert von 60 Sekunden der RiLSA[45]. Gleiches gilt für die Furten an der Kreuzung Graflinger/Egger Straße/Ruselstraße: 96 Sekunden, 80 Sekunden, 90 Sekunden.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen: Bilder 01 bis 40 (auf CD-ROM)

---

[45] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für Lichtsignalanlagen, 1992