
Der Radfahrer im Straßenverkehr

**Dokumentation des Radweges entlang der Ochsenzoller
Straße in Norderstedt bei Hamburg**

Dr.-Ing. Hermann Rochholz

13. Februar 2008

Der Radweg entlang der Ochsenzoller Straße in Norderstedt

Dokumentiert werden typische Mängel an Radwegen, die erhebliche Gefahren für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer bergen. Als Beispiel wird der Radweg entlang der Ochsenzoller Straße in Norderstedt bei Hamburg, einer der größten Städte Schleswig-Holsteins, heran gezogen. Die Ochsenzoller Straße verbindet einen Verkehrsknotenpunkt zu Hamburg, den Ochsenzoll, mit der Niendorfer Straße, einer viel befahrenen Ortsumgehungsstrasse zwischen Hamburg Airport und Norderstedt-Mitte. Zudem ist die Ochsenzoller Straße Verbindung zum Einkaufszentrum Herold Center und zur U-Bahn-Anbindung am Bahnhof Garstedt in Richtung Hamburg-Innenstadt.

Es bestehen größtenteils Benutzungspflichten für den Radweg Ochsenzoller Straße, obwohl dieser eine Vielzahl von Bau-, Planungs- und Instandhaltungsmängeln bis hin zu Schäden aufweist. Die Benutzungspflicht zwingt den Radfahrer zum Befahren dieses Radweges und damit dazu, sich erheblichen Unfallrisiken durch dessen Mängel auszusetzen. Wegen eingebauter Hindernisse, ungeraden Radwegverlaufs und unklar geregelten Benutzungsrechten und -pflichten auf den einzelnen Abschnitten kommt es naturgemäß zu Mißverständnissen mit allen Arten von Verkehrsteilnehmern. In Abbildung 1 ist der Verlauf des Radweges entlang der Ochsenzoller

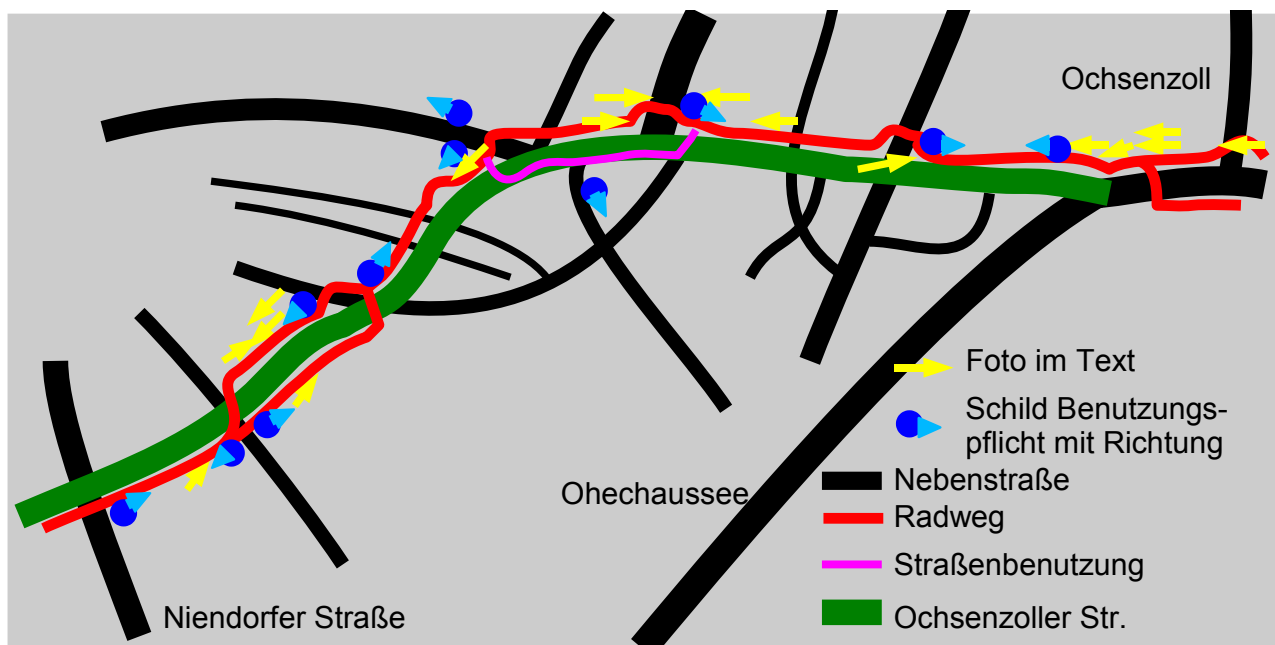


Abbildung 1: Verlauf des Radweges entlang der Ochsenzoller Straße

Straße dargestellt. Die rote Linie bedeutet, dass hier ein Radweg verläuft. Bis auf eine kurze Strecke ist dieser in mindestens einer Richtung benutzungspflichtig. Die blauen Punkte geben die Standorte der blauen Schilder an.

Ziel dieser Dokumentation ist, die Probleme von Radwegen zu erläutern. Dies wird am – zugegeben recht krassen Beispiel – der Ochsenzoller Straße verdeutlicht. Dieser Radweg selbst ist offensichtlich „gewachsen“.

Entlang dieser Straße sind Radwege größtenteils durch die „Blauen Schilder“ als benutzungspflichtig deklariert.

Die Mängel dieses Radweges sind im Einzelnen:

- Bis zum Faktor 3 zu schmal.
- Unklarheit, in welcher Richtung und wo der Radweg benutzungspflichtig ist oder nicht.
- Ausgewiesener Radweg, aber an dieser Stelle. keinerlei Möglichkeit zur Auffahrt auf diesen
- Mehrfach bis zu 4 cm hohe Längsrillen auf dem Radweg.
- Hochstehende Platten mit niedrigeren Längsrillen.
- Schaffen von Kollisionsgefahr unter Fußgängern und Radfahrern. Diese sind im Einzelnen:
 - Das Ablesen von Busfahrplänen ist bei allen Bushaltestellen nur von Radweg aus möglich.
 - Die Radwege sind so schmal, dass die Radfahrer, wenn sie sich begegnen, auf den Fußweg ausweichen müssen.
 - Verschwenkungen in einer Weise, dass Fußgänger aus Bequemlichkeit die Radwege benutzen.
 - Kopfsteinpflaster im Ampelbereich, wo sich Fußgänger und Radfahrer sehr nahe kommen. Radfahrer können dort insbesondere bei Nässe schlecht bremsen.
 - Bushaltestellen mit Werbeplakaten, die Radfahrer bzw. Fußgänger abdeckt und bei ungünstigem zeitlichen Zusammentreffen zu einer Kollision führen *muss*.
 - Unklarheit, ob es sich um einen gemischten oder getrennten Radweg handelt.
 - Probleme an Fußgängerampeln, wo korrekt die Straße überquerende Fußgänger mit korrekt den Radweg benutzenden Radfahrern kollidieren können, wenn die Fußgänger bei grün loslaufen und u.U. genau vor den Radfahrer. Hier gibt es keine direkte Warnungen.
 - Die Trennung von Radweg und Fussweg ist weder optisch noch durch einen Absatz vorhanden.
- Schaffen von Kollisionsgefahr zwischen KFZ-Fahrern und Radfahrern. Diese sind im Einzelnen:
 - Unklare Verkehrsführung.

- Ausweisung nur von „linken“ Radwegen als benutzungspflichtig, was völlig unsinnig erscheint.
- Verschwenkungen in einer Weise, dass die Vorfahrt der Radfahrer nicht eindeutig erkannt wird.
- Viel zu dichtes Vorbeiführen von Radwegen an Grundstücken und Ausfahrten von Parkplätzen, die durch Hecken und Bäume völlig abgedeckt sind.
- Und nicht zuletzt Schaffen von Unfallrisiken der Radfahrer untereinander:
 - Über die gesamte Länge zu schmale Radwege, die beidseitig als benutzungspflichtig deklariert sind.
 - In diesem Zusammenhang Radwege, die so schmal sind, dass kein normal denkender Radfahrer auf der rechten Seite auf die Idee kommen kann, dass der ihm entgegenkommende Radfahrer sich korrekt verhält.
- Zuletzt ist dieser Radweg so angelegt, dass ein Radfahrer sich um mehrere Dinge gleichzeitig kümmern muss, was in der Summe nicht funktionieren kann. Er muss gleichzeitig
 - Verkehrsschilder, Geländer und Ampelmasten „umkurven“
 - Fußgänger beachten.
 - Auf Fahrradgegenverkehr achten.
 - Feststellen, dass in dieser Engstelle plötzlich Kopfsteinpflaster oder in der Kurve ein Metallkanaldeckel verlegt und daher die Bremsweg länger ist.
- Gefährdungspotential durch Wechseln der Straßenseite, da der Radweg plötzlich diagonal gegenüber der Kreuzung ausgewiesen ist.
- Zügiges Vorwärtskommen durch die unendliche Anzahl von Hindernissen, die zum Zickzackfahren nötigt, nicht möglich.
- Völlig beliebiges Aufstellen bzw. Anbringen von Schildern/Plakaten (Werbepklakate, Busfahrpläne, Mülleimer) durch Drittparteien. Dies unterliegt keiner Kontrolle.

Alle Mängel, die in diesem Bericht detailliert dargelegt werden, können auch auf andere Radwege übertragen werden. Der Radweg entlang der Ochsenzoller Straße weist fast alle denkbaren Mängel an Radwegen auf nur 2,3 Kilometern auf. Andere Radwege haben nur der einen oder den anderen Planungs-, Bau- oder Instandhaltungsmangel. Aber jeder dieser Mängel kann tödlich sein.

Grundlagen

Es existieren in Deutschland unterschiedliche Arten von Radwegen: Einmal Angebotsradwege, deren Benutzung nicht zwingend vorgeschrieben ist und andererseits benutzungspflichtige Radwege. Die Benutzungspflicht eines Radweges wird durch „blaue Schilder“ angezeigt. Auf manchen Teilstücken besteht eine Benutzungspflicht für den Radfahrer auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zeichen 240), auf anderen Abschnitten mit einem von den Fußwegen getrennten Radweg (Zeichen 241). Im Verlauf der Ochsenzoller Straße finden sich darüber hinaus unterschiedliche Regelungen für beide Straßenseiten.

Eine Information darüber, ob ein Radweg in einer oder in zwei Richtungen benutzungspflichtig ist, ist auf keinem der blauen Schilder vorhanden.

Weiterhin darf ein Radweg *nicht* links benutzt werden, wenn er nicht durch ein blaues Schild als benutzungspflichtig deklariert wurde oder anderweitig dazu freigegeben wurde.

Ist ein Radweg benutzungspflichtig, so existieren Regeln, wie dieser auszusehen hat bzw. insbesondere für dessen Abmessungen. Diese sind in der RaSt06, in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ nachzulesen – dies in einer aktuellen Version vom Jahr 2006. Diese geben eine Mindestbreite für Radwege an und weiterhin Sicherheitsräume, die zusätzlich seitlich zu den Radwegen einzuhalten sind. Als *absolutes Minimum* (Kein Normmaß - dieses ist 25% höher!) ist hier für einen einseitig geführten Radweg eine Breite von 80 cm und für einen zweiseitig geführten Radweg eine Breite von 1,60 m festgeschrieben. Dazu muss noch beidseitig ein Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden, der im Allgemeinen 25 cm beträgt. Nur zum fließenden Verkehr sind es 50 cm, zu parallel stehenden KFZ sind 75 cm (wegen des Risikos von sich öffnenden KFZ-Türen) einzuhalten. Summa summarum ist das absolute Mindestmaß der Radwegbreite 1,3 m bei einem einseitig geführten Radweg und 2,1 m bei einem zweiseitig geführten Radweg.

Weiterhin besteht die Regel, dass die Unterkante von Schildern bei mindestens 2,2 m Höhe liegt, wenn sie an einen Radweg grenzen. Diese Höhe erscheint zunächst sehr hoch, wird aber bei Personen ab 2 m Größe relativ eng.

Mängel am Radweg Ochsenzoller im Einzelnen

Zunächst biegt man auf den Radweg ein wie in [Abbildung 2](#) dargestellt. Der Radweg ist rot auf der Straße markiert. Hat man diese Straße (Es handelt sich um die Ulzburger Straße) überquert, so muss man links einen 90-Grad-Haken schlagen, um sich entlang des grünen Geländers in Richtung des Radweges entlang der Ulzburger Straße zu bewegen. Hier handelt es sich zunächst um einen Angebotsradweg. Der Radweg ist hinter dem Geländer durch einen Elektrokasten verengt. Dies fällt niemandem auf, da ein solch eckiger Schlenker nach links mit einem Fahrrad ohnehin nicht möglich ist.

Fährt man weiter, ändert sich die Farbe des Geländers von grün zu grau. Der Radweg ist hier 1,2 m breit. Wie in [Abbildung 3](#) eindeutig zu erkennen, steht ein Laternenpfahl und ein Ampelmast *innerhalb* des Radweges. Auch diese sind grau verzinkt. Es fehlt ein heller Anstrich, der rechtzeitiges Erkennen der Stangen insbesondere bei Dunkelheit ermöglicht und mögliches Fahren gegen Laterne oder Ampel vermeiden hilft. Gleichzeitig ist hier ein Fußgängerüberweg.



Abbildung 2: Nordöstlicher Teil der Ochsenzoller Straße: Keine Deklaration einer Benutzungspflicht in diesem Bereich in Fahrtrichtung rechts.

Insgesamt ist hier durch Mast, Pfahl und Geländer die absolute Minimalbreite von 1.30 m hier an verschiedenen Stellen nicht gegeben. Der Radweg hat einen welligen Belag, der durch Baumwurzeln empor gehoben wurde. Im Bereich der Ampel – also genau in dem Bereich, wo sich Fußgänger und Radfahrer nahe kommen – wurde Kopfsteinpflaster verlegt. Dies ist deswegen für Radfahrer bedenklich, da bei Nässe der Bremsweg ansteigt.

Im anschließenden Kurvenbereich wechselt sich dieses Bild des welligen Belages mit Kanaldeckeln ab.

Der Radweg ist hier so schmal, dass Radfahrer, die sich in dieser Engstelle begegnen, kollidieren *müssen*, da die Breite von 2 Lenkern breiter als der Radweg selbst ist. In der Kurve zwischen den Elektrokästen und dem Geländer können einem Radfahrer also Radfahrer entgegenkommen, die sich der Benutzungspflicht entsprechend korrekt verhalten.



Abbildung 3: Beginn des Radweges in die Ochsenzoller Straße in Richtung Westen



Abbildung 4: Fortführung als Zweirichtungsradweg Eingang Ochsenzoller Straße

„Achtung Gegenverkehr“ montiert.

Nachts ist diese Engstelle noch gefährlicher, da die Fahrradscheinwerfer von den Elektrokästen völlig abgedeckt sind, der Gegenverkehr kann nicht erkannt werden.

Ein ortsunkundiger Radfahrer kann sich der Gefahr nicht bewusst sein, da er nicht wissen kann, dass dieser Radweg bis zu der im ersten Bild sichtbaren Ampel benutzungspflichtig ist. Zumal ein halbwegs normal denkender Mensch nicht auf die Idee kommen kann, dass ein so schmaler Radweg in zwei Richtungen benutzt werden kann bzw. muss. Auf einer KFZ-Fahrbahn wäre hier das Schild



Abbildung 5: Fußgängerüberweg in Querung zum Radweg

laufen sie los und in diesem Falle unter Umständen genau vor den Radfahrer, der dort auf dem Radweg fährt. Erfahrungsgemäß stehen Fußgänger allerdings mitten auf dem Radweg, wenn sie auf grün warten. Für die Autofahrer sind auf der linken Straßenseite Blinklichter

Rechts des Radweges können Fußgänger an der Ampel (vgl. Abbildung 5) warten, was nicht fotografisch festgehalten ist. Die Fußgänger rechnen hier nicht unbedingt mit Radfahrern, die vor ihnen vorbeifahren dürfen. Wenn Fußgänger korrekt die Straße überqueren wollen, so warten sie hinter dem Radweg, bis die Fußgängerampel auf grün springt. Springt die Fußgängerampel dann aber auf grün um,

angebracht, um sie vor den querenden Fussgängern zu warnen bzw. die Fussgänger zu schützen, die aber vom Radfahrer nicht zu erkennen sind, weil sich ein Radfahrer gute 3 m weiter rechts als ein KFZ-Fahrer befindet. Dem Argument, es handele sich hier um ein Rechtsabbiegen (es sind übrigens etwa 30 Grad) handelt, kann man entgegenen, dass

- Das Zickzackgefahre an jeder Einmündung stattfindet und dies niemals auf eine abbiegende Vorfahrt hindeuten kann
- Der Radfahr-Gegenverkehr, der den linksgeführten Radweg korrekt benutzt und dort benutzungspflichtig ist (vgl. Abbildung 7), ein ähnliches Problem hat. Allerdings hat dieser den Vorteil, dass die KFZ-Ampel auf rot springt und der Radfahrer damit rechnen kann, dass irgendwann die Fußgänger bei grün loslaufen. Aber es gibt hier keine *direkte* Warnung. Und es gibt beispielsweise auch keine Haltebalken, dass Radfahrer anhalten müssen, wenn die Ampel rot ist. Das zeigt die nachlässige Planung: Ein linker Radweg wird ausgewiesen, aber die dafür notwendigen Markierungen, um den Radweg für die Radfahrer, die den Radweg in dieser Richtung benutzen müssen, unterbleiben.
- man um so viele Stangen und Geländer herumfahren muss, dass man dann das Wichtigste, die Fussgänger durchaus übersehen kann.

Wenn man Abbildung 5 betrachtet, stellt man zusätzlich fest, dass man um das Stahlgeländer in keinem Falle so herumkommt, wie die rote Markierung es verlangt, wenn man links abbiegen bzw. der Ohechaussee folgen will. Es findet eine erhebliche Gefährdung durch das Geländer statt, das in etwa in der Mitte des Bildes zu erkennen ist. Dieses wurde grau lackiert, was nachts faktisch den Stellenwert eines Tarnanstriches hat.

Etwa 50 m weiter wird dieser Radweg für die rechts fahrenden Radfahrer (für die links fahrenden ist er es dort) benutzungspflichtig. Wie die Radfahrer an dieser Stelle auf den Radweg auffahren sollen, bleibt das Geheimnis der Personen, die das blaue Schild dort aufgestellt haben.



Abbildung 6: Bushaltestelle in der Ochsenzoller Straße

Der Radweg ist in diesem Bereich für zwei sich entgegenkommende Radfahrer ausreichend breit und vermittelt subjektiv Sicherheit. Aber der Busfahrplan kann von den Fußgängern aber nur abgelesen werden, wenn sie sich dazu auf den Radweg begeben. Konflikte mit Fußgängern sind auch hier wieder durch die äußeren Umstände vorprogrammiert. Übrigens waren auch die Mülleimer in Richtung Radweg aufgehängt - sie wurden vom Nahverkehrsunternehmen nach einem Anruf des Autors umgehängt. Aus Sichtbarkeitsgründen bei Nacht müssen die Busfahrpläne laut Nahverkehrsunternehmen in Richtung Radweg hängen bleiben.

Zudem hier Rad- und Fußweg unzulässigerweise weder optisch noch durch einen Absatz voneinander getrennt sind. Selbst ein umsichtiger Fußgänger kommt womöglich gar nicht auf den Gedanken, dass er beim Ablesen des Fahrplans oder beim Überqueren der Straße den Bürgersteig verläßt und gerade den Radweg betritt.

Fährt man mit dem Fahrrad weiter, so passiert man die Verschwenkung des „Lütjenmoors“, wie in Abbildung 7 entgegen der Fahrtrichtung gezeigt.



Abbildung 7: Nordöstlicher Teil der Ochsenzoller Straße: Deklarierung der Benutzungspflicht durch Zeichen 241

rechtsgeführte sind, da Autofahrer weniger auf links fahrende Radfahrer achten. Somit ist der Radfahrer in linker Fahrtrichtung gezwungen, sich den Risiken dieses Radweges auszusetzen. Im Folgenden wird gezeigt, dass der Radweg ab dieser Position sowohl mangel- als auch schadhaft ist. Zudem kommen ihm andere Radler entgegen, die in ihrer Fahrtrichtung den Radweg nutzen müssen. Zu den bereits erheblichen mangelbedingten Unfallrisiken addiert sich nun

Sieht man rückwärts zu dieser Fotografierrichtung in Fahrtrichtung, so stellt man fest (vgl. auch Abbildung 1), dass für rechts fahrende Radfahrer in diesem Bereich *keine* Benutzungspflicht herrscht. Der Radweg ist somit Angebots-Radweg. Alternativ darf also in Fahrtrichtung rechts auch die Straße mit dem Rad befahren werden.

Hingegen ist für links fahrende Radfahrer der Radweg als benutzungspflichtig ausgewiesen. Das Radfahren auf der Straße ist in linker Fahrtrichtung folglich untersagt. Dies ist völlig abstrus, zudem es im Allgemeinen bekannt und auch statistisch nachgewiesen ist, dass linksgeführte Radwege in etwa 3 x so gefährlich wie

noch das erhöhte Risiko eines beidseitig befahrenen Radweges durch sich entgegen kommende Fahrräder.

Auch aus Sicht des Autofahrers ist nicht verständlich, dass auf der einen Seite Radfahrer die Straße benutzen dürfen und auf der anderen wiederum nicht. De facto nehmen Autofahrer oft irrtümlich an, dass der Radfahrer in rechter Fahrtrichtung die Straße zu Unrecht benutzt. Heftiges Gehepe und zu enges Überholen als Provokation bzw. Nötigung sind ärgerliche und riskante Folgen für den sich korrekt verhaltenden Radfahrer, der parallel zum Radweg auf der Straße fährt.



Abbildung 8: Stangen inmitten des Radweges, Verengung danach

Fährt man etwa 150 m weiter, so stellt sich die Situation dar wie in Abbildung 8 gezeigt. Hier erkennt man Stahlpfosten, die inmitten des Radweges stehen. Zumindest sind sie mit dem rot-weißen Anstrich relativ gut sichtbar. Eine Behinderung auf dem Zweirichtungs-Radweg stellen sie durch die mittige Aufstellung trotzdem dar, da sie bei Weitem keine 2,3 m Abstand haben. Der Zweirichtungsradweg verengt sich im hinteren Bild von ca. 1,20 m Breite auf etwa 1,10 m Breite. Wenn auf einer Seite Stangen (Schilder, Ampeln, o.ä.) stehen, sind als Zweirichtungsradweg als absolutes Mindestmaß 2,10 m zwingend vorgeschrieben. Eine Unterschreitung um fast 50 %. Aber selbst in einer Richtung wäre dieser Radweg um 20 cm zu schmal. Kommen sich Radfahrer hier entgegen, muss einer auf den Fußweg ausweichen. Dabei wurden Radfahrer in Gerichtsurteilen als „grob fahrlässig“ bezeichnet, die auf dem Fußweg fahren. Andererseits werden hier Radfahrer hier gezwungen, über den Fußweg anderen Radfahrern auszuweichen. Offensichtlich agieren diese Personen „grob fahrlässig“, die Radfahrern vorschreiben, dort zu fahren. Oder wie kann man die Situation sonst interpretieren? Unabhängig von der hier nicht

klärbaren juristisch bedenklichen Situation werden durch diese Ausschilderung Konflikte zwischen Radfahrern untereinander oder zu Fußgängern vorprogrammiert.



Abbildung 9: Weitere Bushaltestelle Ochsenzoller Straße

nem „Schlenker“ hier nur noch eine Breite von 70 cm. Ca. 50 - 60 cm sind Lenkerbreite.



Abbildung 10: Werbeplakat verengt schmalen Radweg

In Abbildung 9 ist eine Bushaltestelle angelegt und etwa 20 m weiter eine Rechtsabbiegerspur. Für einen rechtskonformen Radweg mit ausreichender Breite ist kein Platz vorgesehen worden. Der Busfahrplan ist wieder so angebracht, dass er nur vom Zweirichtungsradweg abgelesen werden kann. Der Radweg ist hier für beidseitiges Befahren mit 1,20 m viel zu schmal.

Etwa 15 m weiter scheuen sich einige Leute nicht, diesen Radweg noch weiter durch Werbeplakate zu verengen. Für den Zweirichtungsradweg verbleibt an dieser Stelle in einem „Schlenker“ hier nur noch eine Breite von 70 cm. Ca. 50 - 60 cm sind Lenkerbreite.

Die beiden nächsten Bilder 11 und 12 sind an der Einmündung der Berliner Straße entlang der Ochsenzoller Straße in Hin- und Gegenrichtung aufgenommen.

In Abbildung 11 erkennt man, dass der Radweg um 90 Grad verschwenkt ist, um dann entlang der Ochsenzoller Straße weitergeführt zu werden. Genau im Kurvenbereich des Radweges – wie sollte es anders sein – ist ein Kanaldeckel angebracht, der insbesondere bei Nässe die Radfahrer durch seine glatte Oberfläche gefährdet.

Die Bordsteine sind bei der Insel fast komplett abgesenkt. Dass diese Absenkung der Kantsteine auch von anderen Verkehrsteilnehmern dankend angenommen wird, zeigt die Familie mit ein oder zwei Kindern in Abbildung 12. Ein wesentlicher Aspekt der Verschwenkungen wird hier deutlich: Fußgänger gehen im Allgemeinen gerade und nicht im Bogen über eine Straße.



Abbildung 11: Einmündung der Berliner in die Ochsenzoller Straße

Deshalb nehmen sie gern den geraden Weg über den Radweg. So geht auch die Familie mit Kind und Kinderwagen inmitten des Radweges, statt dem Fußgängerweg zu folgen.

Radfahrer können die Straße bei Verschwenkungen nicht gerade passieren. Die Bordsteine sind außerhalb des Radweges hoch gelegt, so dass der Radfahrer kaum Ausweichmöglichkeiten hat, wenn ihm Fußgänger den Radweg blockieren. Hohe Bordsteine für die Fußgängerüberwege „locken“ zusätzlich Fußgänger, vor allem mit Kinderwagen, Einkaufstrolleys etc., auf



Abbildung 12: Kreuzung Berliner/ Ochsenzoller Str. mit verschwenktem Radweg

den Radweg mit seinen abgesenkten Bordsteinen. Verschwenkungen und hohe Bordsteine führen deshalb gleichermaßen zu einem Unfallrisiko zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Beide Abbildungen zeigen ausserdem wieder die Metallpfosten, um die Radfahrer in Kurven herumfahren müssen, um die Straße zu überqueren. Die grauen, verzinkten Pfosten sind insbesondere bei Dunkelheit schwer zu erkennen und bergen mit ihrer Stellung das Risiko, bei einem Sturz auf die Straße zu fallen. Durch diese Metallpfosten wird der Radweg zudem eingengt, weil sie innerhalb des Radweges stehen. Es ist fast nicht möglich, korrekt auf dem Radweg zu

fahren. Es sei denn, man fährt maximal in Schrittgeschwindigkeit oder benutzt verbotenerweise dann doch den Fußweg mit.



Abbildung 13: Gras auf dem Radweg in einer Kurve

Etwa 15 m weiter lauert die nächste Gefährdung auf Radfahrer: Zur Radwegkennzeichnung wurden rote Steine in Quaderform verwendet. Versucht man, mit diesen rechteckigen Steinen eine Kurve zu legen oder wölbt sich der Fahrbahnuntergrund, werden die Zwischenräume zwangsläufig größer. So gedeiht das Gras

zwischen den Pflastersteinen und wird insbesondere bei Nässe zur akuten Gefahr für den Radler mit seinem einspurigen Fahrzeug. Die Grünen haben hier den Radfahrern einen Bärendienst geleistet: Wirksame chemische Unkrautvernichter dürfen hier aus Umweltschutzgründen nicht mehr eingesetzt werden. Das Abflämmen von Graswuchs auf Radwegen muss in regelmäßigen Abständen wiederholt werden, ist aber arbeitsaufwändig, energie- und kostenintensiv. Deshalb wird diese Instandhaltungsmassnahme für Radwege von Städten und Gemeinden gern unterlassen, indem sie über „die Sache Radweg“ einfach Gras wachsen lässt.

In diesem Bereich ist der Radweg übrigens ein Einrichtungsradweg, der nur in dieser Richtung benutzt werden darf, vergleiche auch die magentafarbene Linie in [Abbildung 1](#).

In der nächsten [Abbildung 14](#) wird der Radweg abknickend um eine Parkbucht geführt. Insbesondere Dunkelheit ist nicht zu erkennen, dass der Weg auf einmal einen Schlenker um 60 Grad nach rechts macht. Hier fehlt eine deutliche Begrenzung, da die Zickzack-Führung um die Bucht nicht auf Anhieb zu erkennen ist. Direkt im Knick nach rechts wechselt überflüssigerweise die Farbe des Belages von roten Steinen auf grauen Teer, was nicht auf die Fortführung des Radweges schließen lässt. Hier fährt der Radler auch bei Tag schnell versehentlich geradeaus und ist mit einem 5 cm hohen Bordstein einem Sturzrisiko ausgesetzt.

An der Kopfseite der Parkbucht ist der ohnehin schmale Radweg durch parkende Fahrzeuge verengt, deren Front aus der Bucht auf den Radweg ragt. Hier muss dann zusätzlicher Zickzack um die Motorhauben zu weit vor gefahrener Autos gefahren werden. Gleichzeitig sind dann noch kreuzende Fußgänger zwischen Ladenzeile und Parkbucht, sowie entgegen kommende Radfahrer zu beachten. Auch hier fehlt ein Begrenzungsgitter zwischen Parkbucht und Radweg. Für Fußgänger ist der Radweg hier wegen des grauen Belages auch nicht auf Anhieb als solcher



Abbildung 14: Radweg mit völlig unklarer Führung und Farbgebung

zu erkennen. Konflikte mit parkenden Autos, Fußgängern und entgegen kommenden Radlern sind wiederum vorprogrammiert.

Dieses Foto zeigt einen Radweg, der um die Parkbucht herum läuft. Gleichzeitig ist der Radweg aber als gemischter Rad-Fußweg ausgewiesen. Das bedeutet aber, dass die Radfahrer annehmen dürfen, dass sie überall fahren dürfen. Dies ist wieder gefährlich, da weder Fußgänger noch Radfahrer wissen, was korrekt ist: Ist der Radweg in diesem Bereich gemischt oder ist der Radweg getrennt? An dieser Stelle müssen die entgegenkommenden Radfahrer auch korrekterweise die Straße überqueren und auf der Straße fahren, wie in [Abbildung 1](#) gezeigt. Da aber der Radweg die ganze letzte Strecke links geführt wurde, kann der Radfahrer dies nicht wissen. Die Ausweisung ist völlig konfus.

Weiter geht es die Ochsenzoller Straße entlang in vielen zickzackgeführten Kurven. Der Radweg führt dabei direkt an den Grundstücksein- und Ausfahrten der Einzelhäuser an der Ochsenzoller Straße vorbei. Das linke [Bild 15](#) zeigt beispielhaft das, was der Radfahrer beim Benutzen des Radweges sieht: Eine verwucherte Hecke. Die rechte Abbildung zeigt, was hinter der Hecke verborgen ist: Ein vorwärts eingeparktes KFZ. Der KFZ-Fahrer kann umöglich einen Radfahrer sehen, wenn er aus der Ausfahrt rückwärts herausfährt. Um den Radweg einsehen zu können, muss er rund 2,5 m aus seiner Ausfahrt herausfahren. An Stellen wie dieser fehlen verkehrsgerecht zurückgeschnittene Grünpflanzen und an vielen Ausfahrten zusätzlich Spiegel zur Einsicht Radweges. Ansonsten fährt ein Autofahrer zunächst blind auf den Bürgersteig und dann in den zweiseitig benutzungspflichtigen Radweg.

Diese [Abbildung 15](#) zeigt weiterhin eine der vielen Stellen mit extrem schlechten Untergrund des Radweges. Er ist durch Baumwurzeln angehoben und im Gesamtzustand miserabel. Autos parken häufig in Teilen des gemischten Rad-/Fußweges, bei dem es sich an dieser Stelle aber „nur noch“ um einen Einrichtungsradweg handelt. Auch hier führt er an vielen Stellen direkt an Hauseinfahrten und Parkplatzausfahrten (bspw. einem Friedhof) vorbei, die ebenfalls durch



Abbildung 15: Einfahrt an einem Radweg - Bild 1: Sicht des Radfahrers; Bild 2: Einfahrt „von hinten“

Hecken völlig verdeckt sind. Wobei zu erwähnen ist, dass sich „normale“ KFZ immer mindestens 2 m irgendwo „hineinschieben“ müssen, damit der Fahrer den Querverkehr überhaupt sehen kann. Im Übrigen ist es für einen Fußgänger nicht ersichtlich, dass er diesen sehr engen Weg auch noch mit Radfahrern teilen muss, die zur Benutzung verpflichtet sind.



Abbildung 16: 4(!) Zentimeter tiefe Längsrille auf dem „gemischten“ Zweirichtungsweg

In diesem Bereich des Radweges zeigen sich gefährliche Längsrillen, die durch die Aussparungen für Baumwurzeln entstehen. Dies ist in Abbildung 16 dargestellt. Hier sind die Radfahrer direkt durch den Radweg gefährdet. Längsrillen dieser Art zwischen 2 und 4 Zentimeter finden sich etwa ein halbes Dutzend in Bereichen des benutzungspflichtigen Radweges, wobei diese auch schon mit 2 Zentimetern Höhe einen Sturz auslösen können, wenn sie flach angefahren werden. Bei einer größeren Kreuzung an der Einmündung der Dorfstraße ist dann diagonal gegenüber ein Schild für einen gemischten Rad-Fußweg angeordnet. Wie die Kreuzung diagonal zu überqueren

ist, ist nicht geregelt. Die einzige korrekte Möglichkeit wäre es, über die Kreuzung zu schieben, da die Benutzung des Fußgängerüberweges verboten ist.

Zwischen Dorfstraße und Niendorfer Straße ist der Radweg dann links als Zweirichtungsradweg gemischt mit Fußgängern geführt. Abbildung 16 zeigt von diesem Teil einen Ausschnitt: Ein Zweirichtungsradweg, der mit Fußgängern gemischt zu benutzen ist und eine benutzbare Breite von 1,00 Metern hat. Da auf der einen Seite Autos parken, für die 75 cm Abstand vorgeschrieben sind und auf der anderen Seite ein Mindestabstand von 25 cm vorgeschrieben ist, sind hier genau 0 cm Breite für die Ausweisung eines Radweges zulässig – tatsächlich wird ein Zweirichtungsradweg gemischt mit Fußgängern ausgewiesen.

Die Benutzung des Radweges ab dieser Position in umgekehrter Richtung, d.h. von Südwesten aus (Dies ist die einzige „Schleife“ in Abbildung 1), erfolgt ähnlich, hier fällt aber die Benutzung eines linken Radweges und die diagonale Überquerung der Kreuzung und die Benutzung eines 50 cm breiten Radweges weg. Es sind nicht so viele Einfahrten zu überqueren. Die Ab-



Abbildung 17: Typische Situation auf dem als benutzungspflichtig deklarierten Radweg entlang der Ochsenzoller Straße entlang vom Sportplatz

deckung von der Straßenseite her erfolgt durch große Bäume und durch die Zwischenräume von Bäumen, die als Parkplätze ausgewiesen sind. Bei diesem Radweg ist tatsächlich unklar, wo dieser Radweg überhaupt endet. Irgendwann ist dann links das blaue Schild aufgestellt, vergleiche Abbildung 1. Wobei ein solches Schild durch vorbeifahrende KFZ durchaus abgedeckt werden kann. Wie kann man ein Schild aufstellen, das mit einer relativ hohen Wahrscheinlichkeit durch den ganz normalen Verkehr abgedeckt werden kann?

Eine Vorstellung auf die Gefährdung durch diesen einseitig benutzungspflichtigen Radweg für

alle Betroffenen ist in Abbildung 17 gezeigt: Er ist viel zu schmal. Dieses Bild ist nicht gestellt und wurde rein zufällig bei der Erörterung der Mängel des Radweges entlang der Ochsenzoller Straße aufgenommen. Um die 75 cm Sicherheitsabstand zu wahren, müssen Autofahrer – dort steht genau aus diesem Grunde ein Schild (Schild 315), das übrigens ebenfalls blau ist – halb auf der Fahrbahn und halb auf dem Grünstreifen parken. Dieses Schild ist selbst für jeden Analphabeten völlig eindeutig und kann nicht fehlinterpretiert werden – es wird allerdings nicht befolgt. Alle KFZ parken dort *grundsätzlich* falsch, was ein eindeutiger Hinweis darauf ist, dass die Nichtbefolgung nicht geahndet wird. Warum Schilder aufgestellt werden, deren Befolgung zwar sinnvoll ist, worum sich aber sowieso niemand kümmert, ist wiederum rätselhaft.



Abbildung 18: 2007 Erbautes Bushaltestellenhaus auf dem benutzungspflichtigen Radweg in der Ochsenzoller Straße

benutzungspflichtigen Radweg an mehreren dutzend Stellen vorhanden. An anderen Stellen sind übrigens diese etwa 35 x 35 cm großen Platten mit den Aussparungen sogar längs verlegt. Hier können Radfahrer einspüren was wiederum gefährlich ist. Dies ist nicht fotografisch dokumentiert.

Auf diesem Radweg ist auch aus anderen Gründen ein zügiges Vorwärtskommen nicht möglich: Einen Hinweis darauf gibt die Summe aller Kurven, die der Radfahrer fahren muss, um die erwähnte Strecke zu fahren. Summiert man die Kurvenwinkel in linker und rechter Richtung auf, so fährt ein KFZ auf der Straße in etwa 200 Grad (360 Grad entspricht einmal im Kreis, also entspricht dies in etwa einer Kehrtwende. Radfahrer müssen insgesamt 1800(!) Grad Kurven für die gleiche Strecke fahren - dies entspricht 5x im Kreis und fast 10 x so viel wie das KFZ nebenan.

Seit Mitte 2007 ist mit 2 Bushaltestellenhäuschen eine weitere Gefahrenzone hinzu gekommen, vergleiche Abbildung 18. Diese müssen Radfahrer „umkurven“. Die Gefährdung besteht in der Abdeckung von Fußgängern durch die Werbeplakate, die hier noch nicht angebracht sind: Läuft ein Fußgänger hinter dem Plakat und dann um das Plakat herum, so ist eine Kollision wahrscheinlich, wenn in diesem Moment ein Radfahrer zufällig die Bushaltestelle passiert - beide können sich vorher nämlich nicht sehen.

Betrachtet man dieses Bild genau, so sind im Vordergrund wieder die durch Baumwurzeln hochgestellte Platten zu erkennen. Diese Stellen sind auf diesem

Zusammenfassung

In diesem Bericht wird somit dargelegt, dass die Benutzungspflicht des Radweges entlang der Ochsenzoller Straße Radfahrer erheblichen Unfallrisiken durch Bau-, Planungs- und Instandhaltungsmängeln und auch fehlenden Kontrollinstanzen gegenüber Dritten aussetzt. Wegen eingebauter Hindernisse, ungeraden Radwegverlaufs und unklar geregelten Benutzungsrechten und -pflichten auf den einzelnen Abschnitten kommt es naturgemäß zu Mißverständnissen mit allen Arten von Verkehrsteilnehmern. Besonders zu erwähnen ist, dass der Radweg über die gesamte Länge die vorgeschriebene absolute Mindestbreite – mit Ausnahme einer Stecke von ca. 300 Metern – drastisch unterschreitet. Auf diesen 300 m ist allerdings Rad- und Fußweg optisch nicht voneinander getrennt. Somit erfüllt *kein einziger Zentimeter* dieses Radweges die geltenden Richtlinien, die für einen Radweg gelten. Weiterhin sind an vielen Stellen insbesondere im westlichen Bereich viele Längsrillen vorhanden, die für einspurige Fahrzeuge eine ganz klare und für jeden nachvollziehbare Gefährdung darstellen.

Somit hält es der Autor für bedenklich, dass eine Stadt eine Person in dieser Weise – eben durch das Erlassen der Radwegebenutzungspflicht – zwingen kann, sich selbst und auch zusätzlich Fußgänger zu gefährden. Dieser Radweg ist offensichtlich nur dazu angelegt worden, um das Rad weg von der Straße zu bringen.

„Freie Fahrt für freie Bürger“ hieß das einmal. Womit Radfahrer dann offensichtlich zu den nicht freien Bürgern gehören.