

**Einrichtung gegenläufigen Radfahrverkehrs in Einbahnstraßen,
hier: Straßenzüge Karl-Greis-Straße, Paßweg und Am Berghang**

1. Karl-Greis-Straße

Die Karl-Greis-Straße ist lediglich im verjüngten Teil in Höhe der Einmündung Hauptstraße für gegengerichteten Radverkehr nicht geeignet. Diese Teil-Strecke ist jedoch nur wenige Meter lang, geradeaus führend und übersichtlich. Abstellmöglichkeiten um Gegenverkehr abzuwarten sind vorhanden.

Die Öffnung der Karl-Greis-Straße für gegengerichteten Radverkehr wird von hier aus als möglich erachtet.

2. Paßweg, in Höhe Haus Nr. 28

2.1 Die Fahrbahnbreite beträgt 3,7 m, Gehwege sind nicht vorhanden, Ausweichmöglichkeiten sind nicht vorhanden, die Fahrbahn wird rechts, wie links durch Hausmauern begrenzt, in Fahrtrichtung des Pkw beschreibt die Straße einen enger Kurvenverlauf in Linksrichtung. Der Pkw-Fahrer kann an dieser Stelle durch den Kurvenradius ein entgegenkommendes Fahrzeug/Hindernis frühestens in einer Entfernung von 14 m (Sichtachse) erkennen, siehe Foto 2.

2.2 Bei angenommen optimalen Voraussetzungen, wie trockene Fahrbahn, gutes Reaktionsverhalten, ordnungsgemäße Bremsanlagen, Tageslicht etc. liegt der Anhalteweg (Bremsweg + Reaktionszeit) des Pkw selbst bei einer Gefahrbremung bei gefahrenen 30 km/h nach Faustformel:

$$\frac{\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * \frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10}}{2} + \frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 3$$

bei 13,5 m. Der Pkw käme bei einem stehenden Hindernis 0,5 m vor diesem zum Stillstand.

2.3 Bei hypothetischer Annahme, dass ein entgegenkommender Radfahrer, der an dieser Stelle auf leicht abschüssiger Strecke selbst mindestens 10 km/h schnell fährt und daher mindestens einen Anhalteweg von 3,5 m benötigt, verkürzt sich der ursprüngliche Abstand von 14 m auf 10,50 m und die frontale Kollision zwischen Pkw und Radfahrer wäre unausweichlich, da der Pkw erst bei 13,5 m zum Stillstand gelangt und keiner der Beteiligten zur Seite ausweichen kann.

2.4 Verkehrsunfälle zwischen Pkw und Radfahrern lassen einen Sturz des Zweiradfahrers sehr wahrscheinlich und damit auch die Gefahr gegenwärtig werden, dass der Radfahrer mindestens Schaden an Gesundheit, wenn nicht gar an Leib oder Leben nimmt.

An der Straße Paßweg 28 besteht diese Gefahrenlage auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse, die unabänderlich sind, siehe oben, denn Ausweichmanöver sind faktisch weder seitens des Pkw-, noch seitens des Radfahrers möglich.

Diese Gefahr ist bei Einrichtung gegengerichteten Radverkehrs permanent vorhanden und lässt sich durch Beschilderung oder bauliche Maßnahmen nicht beseitigen. Daher ist die Beschränkung auch des Radverkehrs auf Einrichtungsverkehr hier die **einzige geeignete** und daher **notwendige**, wie auch **erforderliche** Maßnahme, die nach Abwägung der Rechtsgüter Verkehrsfreiheit gem. § 45(9) StVO auf der einen und Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs mit einer **Gefahrenlage** für **Leib/Leben/Gesundheit** von Verkehrsteilnehmern, auf der anderen Seite **nicht außer Verhältnis** steht. Das Rechtsgut Leib/Leben/Gesundheit ist fraglos das als höchst zu bewertende überhaupt einzuordnen.

3. Am Berghang, Höhe Haus Nr. 11

Alle Maße wurden durch den Unterzeichner persönlich mit geeichtem Meßrad, Maßband und Gliedermaß vorgenommen. Alle Werte wurden nach oben aufgerundet.

3.1 An dieser Örtlichkeit stellt sich dem Verkehrsteilnehmer eine ähnliche Situation wie zuvor beschrieben in der Straße Paßweg dar. Gehwege sind nicht vorhanden. Am westlichen Fahrbahnrand sind Fahrzeuge abgeparkt. die Rest-Fahrbahnbreite beträgt an der engsten Stelle 3,7 m.

3.2 Der Unterschied zur Örtlichkeit in der Straße Paßweg Nr. 28 liegt darin, dass die diagonale Sichtachse an dieser Stelle ganze 16 m beträgt, siehe Foto 8.

Bei Annahme der zuvor ebenfalls verwandten Parameter (Entfernung 16 m, Anhalteweg des Pkw 13,5 m, Anhalteweg des entgegenkommenden Rades 3,5 m) errechnet sich die Tatsache, dass beide Fahrzeuge kurz vor Stillstand des Pkw doch noch kollidieren würden.

Auch an dieser besonderen Örtlichkeit sind Ausweichmanöver durch Bebauung/Bepflanzung (Hauswand/Mauer/Hecke) sowie legal geparkte Fahrzeug nicht möglich, die Rest-Fahrbahnbreite beträgt 3,7 m.

Die maximal zulässige Fahrzeugbreite beträgt allgemein laut StVZO 2,55 m. Bei ca. 50 cm Sicherheitsabstand vom Pkw nach rechts oder links blieben rein rechnerisch für den Radfahrer 0,65 m Platz, um der Kollision ausweichen zu können. Ob ein solches Fahrmanöver schadlos durchgeführt werden kann bleibt dahin gestellt.

Im Kollisionsfalle wird auch in dieser Situation Schaden an Gesundheit, Leib oder Leben des Radfahrers zu erwarten sein.

Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit sowie die Rechtsgüterabwägung führt auch bei diesem Beispiel zu ein- und demselben Ergebnis wie in der zuvor genannten Straße Paßweg.

Diese Verkehrssituation ließe sich nur durch Einrichtung einer Haltverbotsstrecke gem. VZ 283, entschärfen, durch diese Maßnahme würden jedoch eine Reihe von Parkplätzen entfallen, die den Anwohnern die dort ohnehin schwierige Parksituation noch erschweren würde.

3.3 Darüber hinaus betragen die erzielten Abkürzungen der Fahrstrecken durch gegengerichtetes Befahren der Straße:

Paßweg exakt 55 m und die der Straße

Am Berghang exakt 90 m.

Die zusätzlich in Kauf zu nehmenden Fahr-Strecken/Umwege liegen deutlich im Rahmen der Zumutbarkeit. Sie haben eine zeitliche Mehrbelastung von 20 bzw. 30 Sekunden Fahrtzeit bei angenommenen 10 km/h zur Folge

Die Straßenzüge Paßweg und Am Berghang in 42349 Wuppertal-Cronenberg werden von hier aus für nicht geeignet zur Öffnung für gegengerichteten Fahrradverkehr angesehen.

(Ay), PHK