

# EINBAHNSTRASSEN FÜR DEN RADVERKEHR ÖFFNEN



**Radfahren konsequent fördern:** Grundsätzlich sollen Radfahrer Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Deren Öffnung für den Radverkehr ist eine einfache, kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme. Sie erspart Radfahrern unliebsame Umwege und trägt zur Schaffung eines engmaschigen Radnetzes bei.

**100 %**

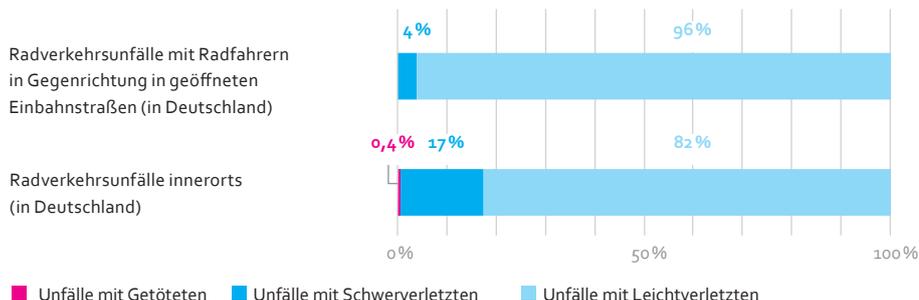
In Göppingens Innenstadtquartier sind zusammenhängend alle Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben.

## GEÖFFNETE EINBAHNSTRASSEN SIND SICHER

Seit 1997 dürfen Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Nach 5-jähriger Testphase wurde diese Regelung 2001 in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) übernommen. Eine groß angelegte Untersuchung belegt, dass geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffälliger sind, sondern einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf haben [BAST 2001]. Aufgrund neuester Erkenntnisse aus der Unfallforschung wird die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr empfohlen [UDV 2016]. Geöffnete Einbahnstraßen gehören damit zum Standardrepertoire der Radverkehrsförderung.

**Grafik:** In geöffneten Einbahnstraßen gibt es weniger schwere Unfälle

[Quelle: UDV 2016; Daten aus den Jahren 2008–2012]



## EINBAHNSTRASSEN ÖFFNEN – VIELE VORTEILE

Einbahnstraßen werden eingerichtet, wenn die Fahrbahnbreite für die Begegnung zweier Pkw nicht ausreicht. Dennoch bieten sie in der Regel genug Platz für entgegenkommenden Radverkehr. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr sorgt für:

- direkte Verbindungen für Radfahrer
- Lückenschlüsse im Radnetz
- bessere Erreichbarkeit vieler Ziele
- ruhige Alternativstrecken zu stark befahrenen Hauptstraßen
- Vermeidung von Radverkehr auf dem Gehweg
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (mehr Rücksichtnahme, gute Sichtbarkeit des Radverkehrs)

## WAS IST ZU BEACHTEN?

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr wurden die Regelungen in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) [BMV 2017] und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [FGSV 2010] deutlich vereinfacht. Nach der VwV-StVO müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nicht mehr als 30 km/h.
- Es ist eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden, wobei Engstellen zulässig sind.
- Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr sind mind. 3,50 m Begegnungsbreite erforderlich.
- Die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen ist übersichtlich.

Bei geringem Kfz-Verkehr und Ausweichmöglichkeiten können auch schmalere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Es lohnt sich also, jede Einbahnstraße innerorts hinsichtlich einer Öffnung zu prüfen. Vorbild: In Göppingens Innenstadtquartier sind zusammenhängend alle Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben. Damit ist die Regelung für alle Verkehrsteilnehmer leicht merkbar.

**Nur 1 %**

aller geöffneten Einbahnstraßen wurden bei einer bundesweiten Kommunalbefragung als problematisch eingeschätzt.

[Quelle: UDV 2016]

### Quellen:

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr.

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V83. Bergisch Gladbach 2001

Bundesministerium für Justiz (BMJ): Straßenverkehrsordnung (StVO). Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftenzeichen zu Zeichen 220. Aktuelle Fassung von März 2013

[https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/anlage\\_2.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_2.html), abgerufen im März 2017

Bundesministerium für Verkehr (BMV): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

Zu Zeichen 220 Einbahnstraße. [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_53236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_53236420014.htm), abgerufen im März 2017

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln 2010

Unfallforschung der Versicherer (UDV): Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Forschungsbericht Nr. 41. Berlin 2016



VZ 220



Zusatzzeichen 1000-32



VZ 267



Zusatzzeichen 1022-10

## MARKIERUNG, BESCHILDERUNG UND VORFAHRTREGELUNGEN

Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sind an allen Einmündungen mit Zeichen 220 (Einbahnstraße) und Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen) zu beschildern.

Markierungen sind in der Regel nicht erforderlich.

Mögliche Ausnahmen:

- Es können Ein- und Ausfahrschleusen markiert werden.
- An unübersichtlichen und kurvigen Streckenabschnitten können Schutz-

räume (Ausweichstellen) für Radfahrer markiert oder baulich abgetrennt werden.

- Wenn starke Fußgängerströme für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen queren, können Bodenpiktogramme auf den Radverkehr aufmerksam machen.

In der aktuellen StVO [BMJ 2013] ist eindeutig geregelt, dass Radverkehr aus gegenläufig freigegebenen Einbahnstraßen gleichberechtigt in die Rechts-vor-Links-Regelung einzubeziehen ist.

## TIPPS AUS DER KOMMUNALEN PRAXIS

- In der Stadt Lahr erfolgt im Vorfeld der Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr eine Verkehrsschau unter Beteiligung von Straßenverkehrsbehörde, Radverkehrsbeauftragtem, Polizei, Bauhof und ggf. lokalen Interessenvertretern.
- Um die Neuregelung allen Verkehrsteilnehmern zu erläutern und die Maßnahme in den lokalpolitischen Gremien, den Medien und der Öffentlichkeit positiv zu besetzen, sind begleitende Kommunikationsmaßnahmen zu empfehlen.

Die Inhalte dieses AGFK-Faktenblatts sind mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg abgestimmt.

Gefördert von:



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR