

EINBAHNSTRABEN FÜR DEN RADVERKEHR ÖFFNEN



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

90 %

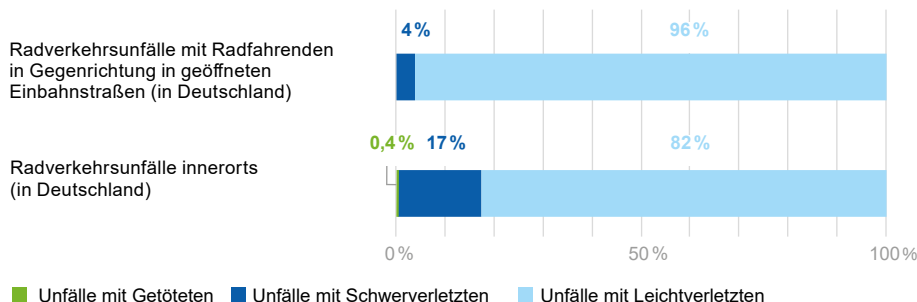
In Erfurts Altstadt sind zusammenhängend der Großteil aller Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben.

GEÖFFNETE EINBAHNSTRABEN SIND SICHER

Seit 1997 dürfen Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Nach 5-jähriger Testphase wurde diese Regelung 2001 in die Straßenverkehrsordnung (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 [BAST2001]. Aufgrund neuester Erkenntnisse aus der Unfallforschung wird die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr empfohlen [UDV 2016]. **Einbahnstraßen sollen laut der aktuellen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) für den Radverkehr geöffnet werden.** Die Erkenntnisse aus der Forschung zeigen, dass diese damit zum Standardrepertoire der Radverkehrsförderung gehören.

Grafik: In geöffneten Einbahnstraßen gibt es weniger schwere Unfälle

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



EINBAHNSTRABEN ÖFFNEN – VIELE VORTEILE

Einbahnstraßen können z.B. eingerichtet werden, 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 Radfahrende
- 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 VwV-StVO [BMDV 2021] 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.

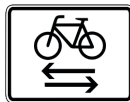
Bei geringem Kfz-Verkehr und Ausweichmöglichkeiten können auch schmalere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Es lohnt sich also, jede Einbahnstraße innerorts hinsichtlich einer Öffnung zu prüfen. Vorbild: In Erfurts Altstadt sind zusammenhängend der Großteil aller Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben.

[Quelle: UDV 2016]

Nur 1 %
aller geöffneten Einbahnstraßen wurden bei einer bundesweiten Kommunalbefragung als problematisch eingeschätzt.



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 Radfahrende markiert oder baulich abgetrennt werden.

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

In der aktuellen StVO [BMJ 2023] 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 Erfurt erfolgt im Vorfeld der Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr eine Ortsbegehung durch Mitarbeitende des Tiefbauamts. Nach interner Abstimmung wird die Polizei hinzugezogen. Bei einem Konsens wird der Beschilderungsplan erstellt und die verkehrsrechtliche Anordnung erzeugt. Die Öffnung wird presstechnisch begleitet.
- Um die Neuregelung allen Verkehrsteilnehmenden zu erläutern und die Maßnahme in den lokalpolitischen Gremien, den Medien und der Öffentlichkeit positiv zu besetzen, sind begleitende Kommunikationsmaßnahmen zu empfehlen.

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, abgerufen im April 2024.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen im April 2024.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010). Köln 2010.

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

Das Faktenblatt wurde gefördert durch:

Freistaat Thüringen  Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft