



Seit 1997 dürfen Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. 2001, vor fast 20 Jahren, wurde diese Regelung in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) übernommen. Geöffnete Einbahnstraßen gehören damit zum Standardrepertoire der Radverkehrsförderung. Trotzdem finden sich immer wieder Beispiele, wo die Öffnung nicht stattfindet. Dieses Infosheet der RAD.SH soll mit den gängigsten Mythen aufräumen.

Vorteile der Öffnung

Grundsätzlich sollen Radfahrer Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können. Die 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. Zudem bieten Sie ruhige Alternativstrecken zu stark befahrenen Hauptstraßen.

Quelle RAD.SH

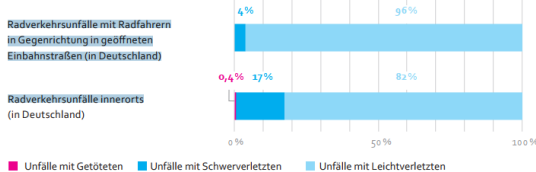


Und nicht zuletzt schaffen offene Einbahnstraßen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, u.a. durch mehr Rücksichtnahme PKW-Rad, Vermeidung von Radverkehr auf dem Gehweg, gute Sichtbarkeit des Radverkehrs.

Sicherheit

Grafik: In geöffneten Einbahnstraßen gibt es weniger schwere Unfälle

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



Eine groß angelegte Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenverkehr und der Unfallforscher der Versicherer belegt, dass geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffälliger sind, sondern einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf haben.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wird u.a. auch von der Unfallforschern der Versicherer die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr empfohlen.

Hilfreiche Materialien

Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur [Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen](#) mit gegengerichtetem Radverkehr.

Forschungsbericht zur Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der [Öffnung von Einbahnstraßen](#) von der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Wann kann eine Öffnung stattfinden?

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.

Beispiel: In Kiel sind seit vielen Jahren alle Einbahnstraßen für Radfahrende auch in Gegenrichtung geöffnet. Damit ist die Regelung für alle Verkehrsteilnehmer leicht merkbar.

Hilfreiche Materialien

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ([VwV-StVO](#))

Stvo2Go bietet eine detaillierte Darstellung [der Vorgehensweise zur Öffnung von Einbahnstraßen](#).

Regelungen

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 Schutzräume (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 StVO ist eindeutig geregelt, dass Radverkehr aus gegenläufig freigegebenen Einbahnstraßen gleichberechtigt in die Rechts-vor Links-Regelung einzubeziehen ist.

Hilfreiche Materialien

[Vorschriftzeichen](#) gemäß Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

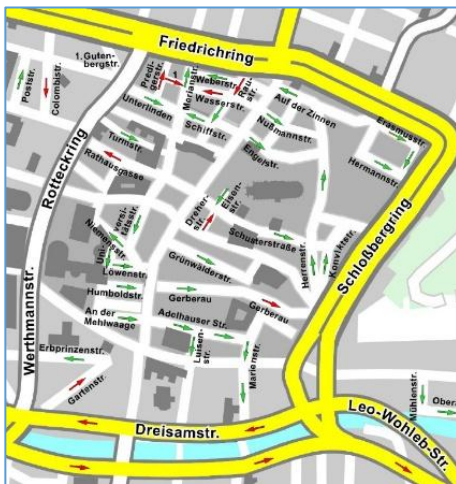
Vorgehen / Ablauf zur Einführung

1. Zunächst erfolgt eine Vorprüfung der Einbahnstraßen in der Kommune.
2. Im nächsten Schritt erfolgt im Vorfeld der Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr eine Verkehrsschau unter Beteiligung von Straßenverkehrsbehörde, Radverkehrsbeauftragtem, Polizei, Bauhof und ggf. lokalen Interessenvertretern.
3. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde entscheidet über die Öffnung der Einbahnstraße.
4. 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.

Hilfreiche Materialien

[Prüfleitfaden zur Öffnung von Einbahnstraßen](#) für den Radverkehr in Gegenrichtung der Stadt Berlin
[Faltblatt Radfahren entgegen Einbahnstraßen](#), Hannover

Wann sollte eine Einbahnstraße nicht geöffnet werden?



Einbahnstraßen bieten in der Regel genug Platz für entgegengerichteten Radverkehr. Es sei denn, gravierende Sicherheitsgründe sprächen dagegen, z.B. zu geringe Fahrbahnquerschnitte von unter 3m ohne Ausweichmöglichkeiten, starkes Gefälle, unübersichtliche Kurven und Kreuzungen. So wurde beispielsweise in Freiburg Günterstal die Dorfstraße freigegeben, weil diese Voraussetzungen erfüllt sind, die Kybfelsenstraße dagegen nicht. Hier erschien eine Freigabe wegen der durch das Gefälle höheren Geschwindigkeit sowie wegen der Unübersichtlichkeit und wegen des ungesichert neben der Fahrbahn verlaufenden Bächles nicht sicher genug.

Quelle: Stadt Freiburg

Hilfreiche Materialien

[Freigabe von Einbahnstraßen in Freiburg](#)

Was sind Infosheets?

Kurz und knapp fachlichen Input liefern, das sind die RAD.SH Infosheets.
Wenn Sie noch Fragen haben, melden Sie sich gerne unter info@rad.sh.