

Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

A decorative graphic consisting of three overlapping, tilted rectangular shapes in light blue, light pink, and light green. The top-most shape is light blue and contains a white silhouette of a bicycle.

31. August 2022

3. Sitzung Runder Tisch Radverkehr Idstein
Stadthalle Idstein, Saal 3

Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit **nicht mehr als 30 km/h**, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- eine **ausreichende Begegnungsbreite** vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; **bei Linienbusverkehr** oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese **mindestens 3,5 m** betragen
- die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen **übersichtlich** ist
- **für den Radverkehr** dort, **wo** es orts- und verkehrsbezogen **erforderlich** ist, ein **Schutzraum angelegt** wird

- *„**Grundsätzlich** soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen **nutzen können**, sofern **Sicherheitsgründe** nicht dagegen sprechen.“*
- ***Einheitliche Regelung** innerhalb einer Stadt ist **anzustreben***
- ***Fahrgassen ab 3,00 Metern** eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugen und Radverkehr*
- *Bei **Linienbusverkehr** oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen sollte die Fahrgassenbreite **3,50 m** oder mehr betragen*
- *Einbahnstraßen mit **geringeren Breiten** können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine **Begegnungswahrscheinlichkeit** auf Grund der Verkehrsstärke oder der **Länge** der Einbahnstraße sehr gering ist.*
- *Die Öffnung ist bei **engen Fahrgassen** auch möglich, wenn **Ausweichmöglichkeiten** bestehen (Anm. RV-K: bspw. Grundstückszufahrten) ...oder geschaffen werden können.*

Bei Sicherheitsbedenken kein Ausschluss, sondern ergänzende Maßnahmen umsetzen

- Freihalten Sichtfelder
- Markierung von Piktogrammen mit Richtungspfeilen
- Schaffung von Ausweichmöglichkeiten
- Markierung von Fahrradporten an Knotenpunkten



Generell ist die **Unfallhäufigkeit** in Einbahnstraßen (Tempo-30-Zone) eher **gering**. Untersuchungen [[Bast01a](#)] zeigen, dass sich nach der **Öffnung** von Einbahnstraßen für den entgegengerichteten Radverkehr sowohl die **Unfallfolgen** als auch die **Unfalldichte verringern** [[Alrut02](#); [Bast01a](#)].

Bast01a: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, 2001, Gündel, Stellmacher-Hein, Alrutz – Veröffentlicht in Heft V 83 – Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Alrut02: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, 2002, Angenendt, Dräger, Gündel, Alrutz – Veröffentlicht in Verkehrstechnik

GDV-Studie 2016

- Freigabe weit verbreitet: in 84% antwortender Kommunen
- **Insgesamt sehr wenige Unfälle mit Radfahrenden in Gegenrichtung**
 - Nur 1% freigegebener Einbahnstraßen (insgesamt 2.373) von Kommunen als kritisch eingestuft
 - Unfalluntersuchung in diesen Straßen: nur jeder dritte Unfall in Verbindung mit Radverkehr in Gegenrichtung
- **Erheblich geringere Unfallschwere bei Radfahrenden in Gegenrichtung**
 - 4 % Schwerverletzte (im Vergleich bundesweiter Durchschnitt innerorts: 17 %)

„Geöffnete Einbahnstraßen sind also grundsätzlich sehr sicher.“

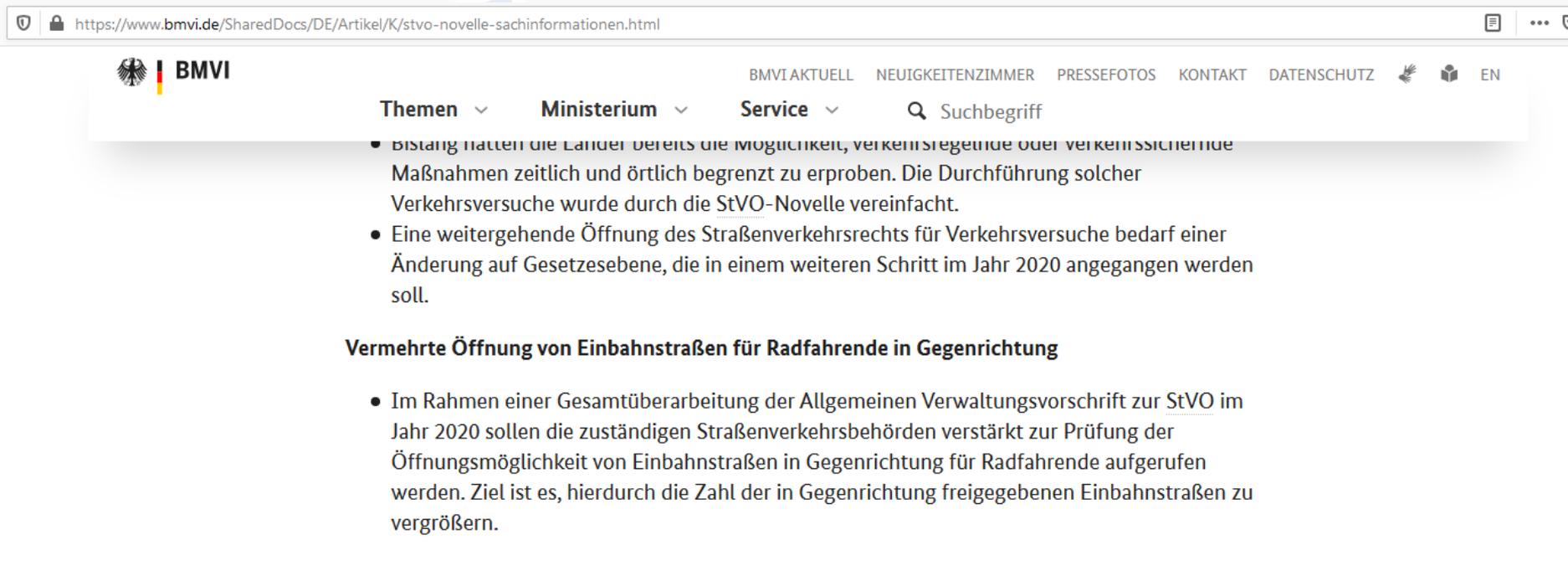


[Link zur Broschüre](#)



Abb. 7: Geöffnete Einbahnstraßen sind sehr weit verbreitet

- Sachinformation StVO-Novelle: Wir machen den Straßenverkehr noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter, 2020, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (**BMVI**)



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>. The page header includes the BMVI logo and navigation links: BMVI AKTUELL, NEUIGKEITENZIMMER, PRESSEFOTOS, KONTAKT, DATENSCHUTZ, and EN. The main content area features a search bar and a list of topics. The visible text includes:

Themen ▾ **Ministerium** ▾ **Service** ▾

- Bistang hatten die Länder bereits die Möglichkeit, verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zeitlich und örtlich begrenzt zu erproben. Die Durchführung solcher Verkehrsversuche wurde durch die StVO-Novelle vereinfacht.
- Eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die in einem weiteren Schritt im Jahr 2020 angegangen werden soll.

Vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

- Im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2020 sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen werden. Ziel ist es, hierdurch die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu vergrößern.

Freigabe erfolgt:

Alte Poststraße

Bahnhofstraße

Diehlstraße

Fichtenweg

Gerichtsstraße

Himmelsbornweg

Im Rauental

Auf der Au

Buchenweg

Ferdinand-Abt-Straße

Fürstin-Henr.-Dor.-Weg

Herrmann-Löns-Straße

Im Hopfenstück

Magdeburgstraße

Freigabe erfolgt:

Marie-Curie-Straße

Veitenmühlweg

Am Metzengraben

Goethestraße

Schöne Aussicht

Weilburger Weg

Fackenhöfer Weg

Hinter den Gärten



Teilweise Freigabe:

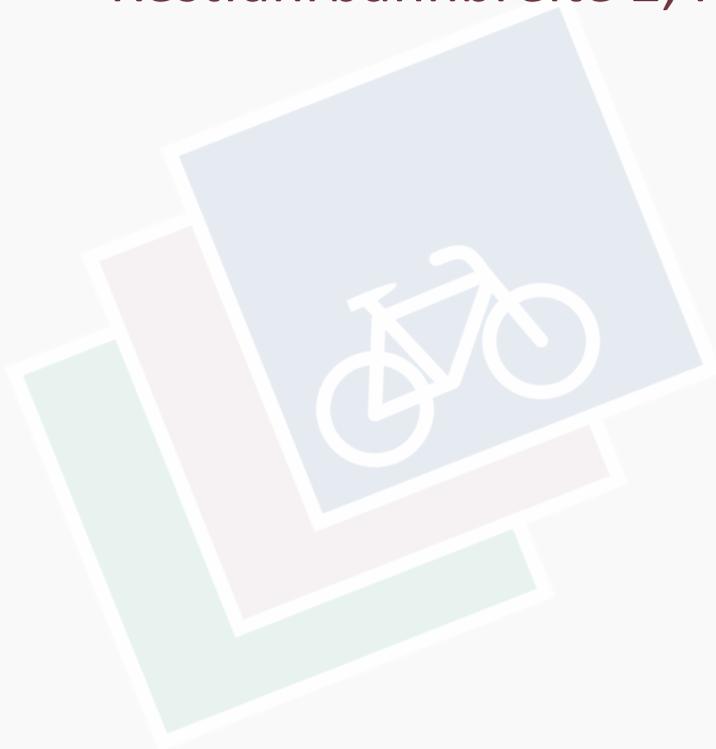
Wagenerstraße, zw. Fürst-August-Straße und Im Hopfenstück

- nicht freigegeben zw. Limburger Straße und Im Hopfenstück
 - abschüssige Strecke
 - Mauer rechtsseitig (Mauer Elektro Fleischhauer)
 - Haltestelle „Hochschule“ linksseitig
 - fehlende Sichtbeziehung durch Linienbusse
 - Fahrbahnverschwenkung vom Kreisverkehr kommend

Keine Freigabe:

Eichendorffstraße

- Restfahrbahnbreite 2,40 Meter



Keine Freigabe:

Eppsteiner Weg

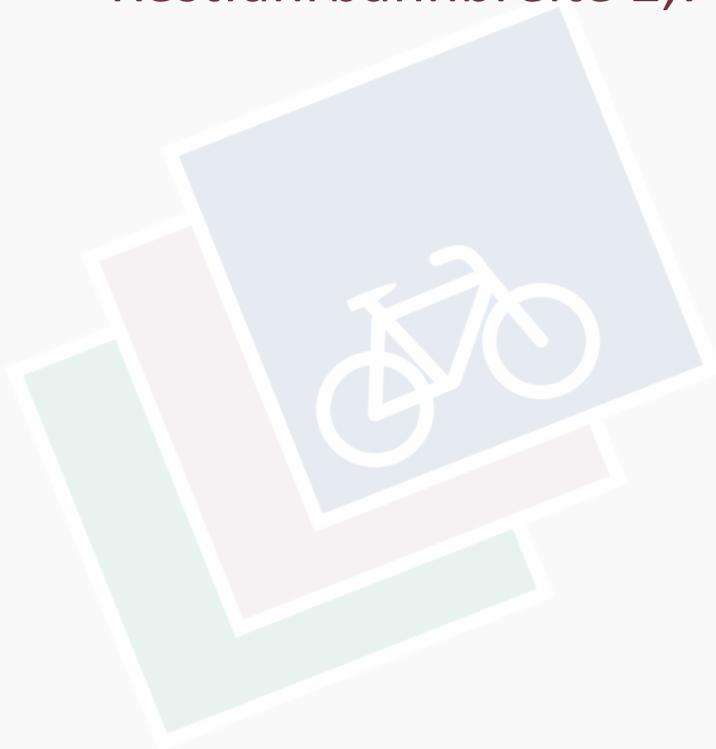
- Restfahrbahnbreite 2,70 Meter
- schlechte Sichtbeziehung



Keine Freigabe:

Franz-Vietor-Straße

- Restfahrbahnbreite 2,70 Meter



Keine Freigabe:

Heidestück (Tunnel)

- fehlende Sichtbeziehung
- Fahrbahnbreite 3,20 Meter
(Linienbusverkehr 269/271)



Keine Freigabe:

Heidestück (Tunnel)



Keine Freigabe:

In der Eisenbach

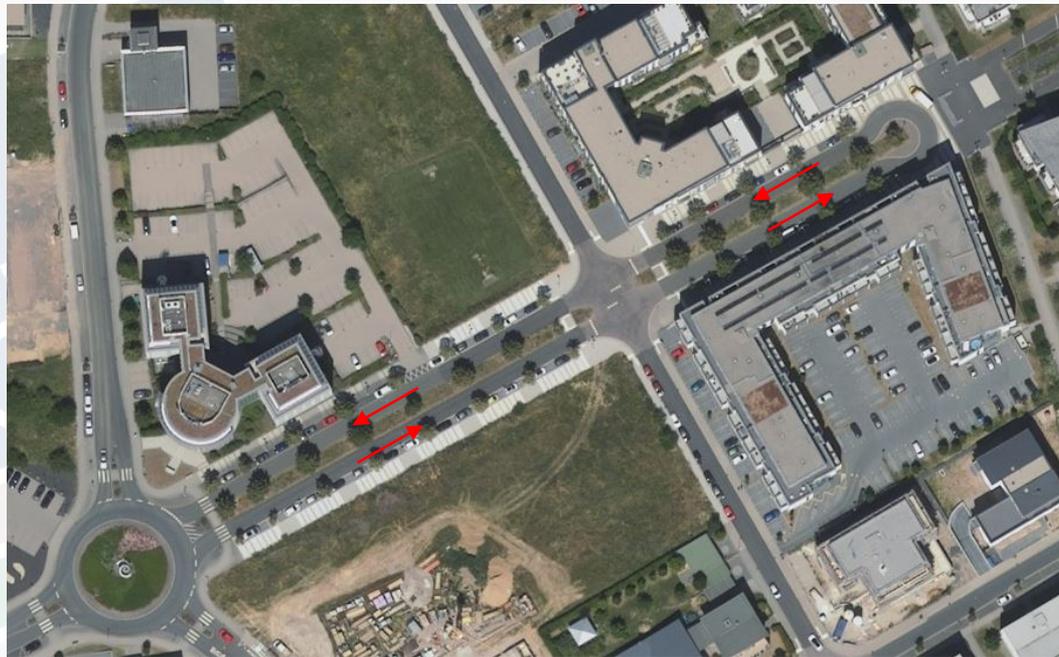
- Fahrmöglichkeit parallel
- schrägparkende Fahrzeuge



Keine Freigabe:

Luxemburger Allee

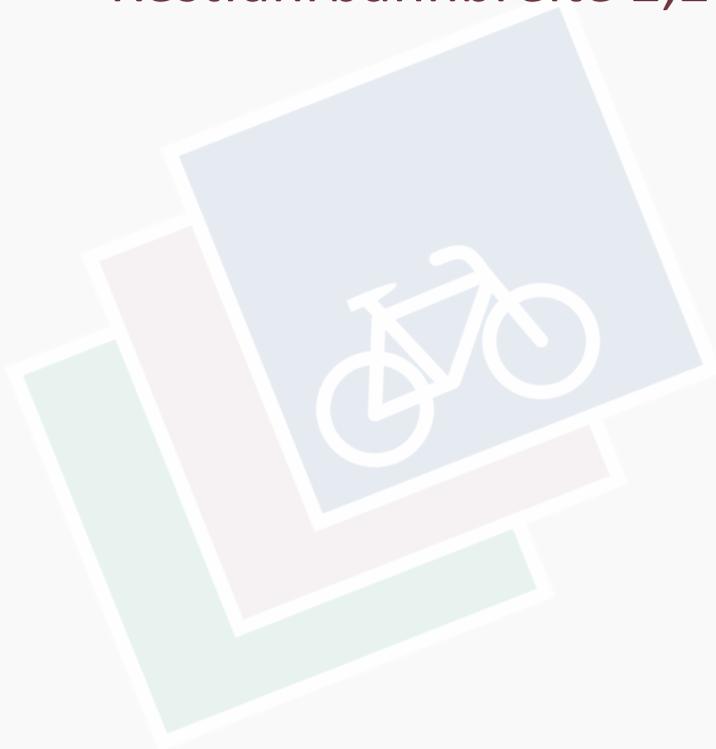
- Fahrmöglichkeit parallel



Keine Freigabe:

Ziemerweg

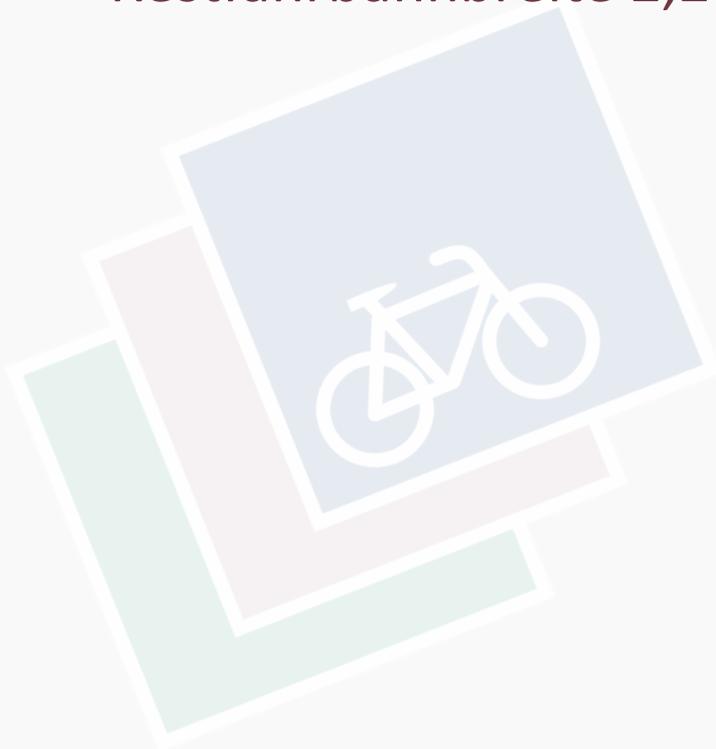
- Restfahrbahnbreite 2,20 Meter



Keine Freigabe:

Ziemerweg

- Restfahrbahnbreite 2,20 Meter



Radverkehrskonzept: Maßnahmenpaket Einbahnstraßen

- Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen auf dem Alltagsnetz des Radverkehrs
- Ggfs. Empfehlung weiterer flankierender Maßnahmen mit Verweisen auf entsprechende Musterlösungen des Landes

Musterlösung: FGE_03

Musterlösungen für Radverbindungen

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung Ein- und Ausfahrt an Lichtsignalanlagen, innerorts

Vorzugsvariante mit Radfahrstreifen

Regelungen:

- VwV-SVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Signalisierte Einmündungen mit für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Wird der Radverkehr in einen signalisierten Knoten geführt, ist für den Radverkehr ein eigener Signalgeber vorzusehen. Entsprechende Halblinien sind zu markieren.
- Zur Verdeutlichung der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße sollte eine Einfahrtschwebe markiert werden. Diese sollte rot eingefärbt werden.

Stand: November 2020 Musterblatt: ES-7

Musterlösung: FGE_04

Musterlösungen für Radverbindungen

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung einseitiges Parken, innerorts

Regelungen:

- VwV-SVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-SVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschwebe zu vermeiden.
- Die Markierung sollte, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-SVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschwebe zu vermeiden.
- Die Markierung sollte, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Musterblatt: ES-1