



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen VI 3-1 - 66k-12-15

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2
64278 Darmstadt

Dst.-Nr.
Bearbeiter/in
Telefon
Telefax
E-Mail
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom



haft.hessen.de

Regierungspräsidium Gießen
Postfach 100851
35338 Gießen

Datum 16 .03.2022

Regierungspräsidium Kassel
Am Alten Stadtschloss 1
34117 Kassel

Verbesserung der Sicherheit und Förderung des Radverkehrs: Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Erlass vom 16.11.2021 hatte ich im Zuge des Inkrafttretens der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 08.11.2021 darauf hingewiesen, dass mit dieser Rechtsänderung auch Neuregelungen zugunsten der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs verbunden sind.

Aus gegebenem Anlass wird hiermit nochmals die Änderungsregelung in der VwV-StVO vom 08.11.2021 hinsichtlich der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hervorgehoben und gesondert erläutert.

In der bisherigen Bestimmung der VwV-StVO (Ziffer IV, Nr. 1 zu Zeichen 220) war geregelt, dass in Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h, bei Vorliegen der Voraussetzungen nach lit. a) bis c) der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden „kann“.

Mit der am 16.11.2021 in Kraft getretenen Änderungsfassung der VwV-StVO ist aus dieser „Kann“-Regelung eine „Soll“-Bestimmung geworden. Diese lautet:

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



- a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist (ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen)¹,
- b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,
- c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Durch diese Änderung sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zur vermehrten Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr veranlasst werden, sofern diese ordnungsrechtlich vertretbar erscheint.

Der Verordnungsgeber verdeutlicht mit dieser Änderung der VwV-StVO, dass nur noch in begründeten, atypischen Fällen von den Vorgaben abgewichen werden darf und im Regelfall eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenverkehr zu öffnen ist, sofern die weiteren Voraussetzungen der VwV-StVO vorliegen und eine konkrete Gefährdung des Radverkehrs nicht zu befürchten ist.

Die Änderung der Vorgaben der VwV-StVO zur Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenverkehr dient zum einen der Förderung der Leichtigkeit des Radverkehrs (direkte Verbindungen für Radfahrer, Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz, Alternativstrecken zu stark befahrenen Hauptstraßen etc.). Zum anderen zeigen die umfassenden Untersuchungen zu geöffneten Einbahnstraßen (z. B. „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr“, BAST-Bericht V 83, 2001), dass geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffälliger sind, sondern tendenziell einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf haben.

Die aktuellere „Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen“ des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. aus dem Jahr 2016 bestätigt die bisherigen positiven Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenverkehr. Die vorgenannte Studie kommt zu dem Schluss, dass sich die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Regel unproblematisch gestaltet, so dass auf besondere Maßnahmen verzichtet werden kann, sofern die Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen gemäß VwV-StVO eingehalten werden.

Falls sich in geöffneten Einbahnstraßen an Knotenpunkten Verkehrssicherheitsprobleme abzeichnen sollten, sind unterstützende Markierungen und Beschilderungen, wie z. B. die Anordnung von Gefahrenzeichen 102 „Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“ oder 101 „Gefahrstelle“ mit dem Zusatzzeichen 1000-32 („Radfahrer aus beiden Richtungen“) zu prüfen. Insbesondere ist auf die Freihaltung von Sichtfeldern zu achten. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen ist ggf. auch den Fußgängern die Einbahnstraßenregelung zu verdeutlichen (beispielsweise durch die Markierung von Piktogrammen und Pfeilen oder die Neuordnung des Parkens, um notwendige Sichtfelder freizuhalten), da

¹ Es wird darauf hingewiesen, dass die unter Ziffer IV, Nr. 1 lit. a) zu Zeichen 220 VwV-StVO vorgegebene Mindest-Begegnungsbreite von 3,5 m sich auf das Vorhandensein von Linienverkehr und stärkerem Schwerverkehr bezieht. Ohne diese Verkehre können daher – nach Prüfung im Einzelfall – auch geringere Begegnungsbreiten in Betracht kommen.

Fußgänger die aus der Gegenrichtung kommenden Radfahrer häufig nicht wahrnehmen.

Ich bitte Sie vor diesem Hintergrund verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende.

Mit freundlichen Grüßen



Leiter des Referats „Lärmschutz Straße, Ordnungsrecht Straßenverkehr,
Verkehrssicherheit“