

Radverkehr in Einbahnstraßen

Über die „Freigabe von Einbahnstraßen“ für das Radfahren

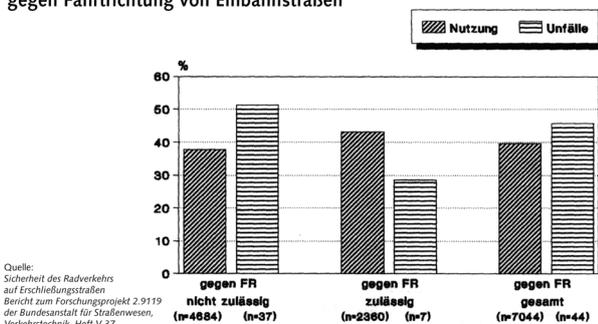
Radfahren schont das Klima. Radfahren ist leise. Radfahren erzeugt keine Abgase. Radfahren hält gesund. Wer mit dem Rad einkauft, stärkt den Handel im Ort und trägt zur wirtschaftlichen Belebung der Innenstadt bei. Es gibt viele Gründe, das Radfahren zu fördern. Das hat die Politik auch schon lange erkannt, aber selten umgesetzt.

Eine der Möglichkeiten zur Förderung ist, Radfahrer von Einbahnregelungen auszunehmen. Radverkehr ist umwegempfindlich. Stehen lange Umwege an und wird der Weg dadurch zu umständlich oder zu weit, bleibt das Rad stehen und ein anderes, umweltschädlicheres Verkehrsmittel wird an seiner Stelle genutzt.

Dabei gibt es in den meisten Fällen keinen sachlichen Grund, den Radverkehr auch der Verkehrsbeschränkung „Einbahn“ zu unterwerfen. Weder Verkehrsberuhigung noch zu enge Straßen - die häufigsten Gründe für Einbahnregelungen - betreffen das Radfahren. Radverkehr hat keine störenden Auswirkungen und braucht nur wenig Platz.

Auch die Unfallzahlen sprechen für Rad-

Gegenüberstellung von Nutzungs- und Unfallanteilen gegen Fahrtrichtung von Einbahnstraßen



verkehr gegen die Einbahnrichtung. In zahlreichen Städten wurden seit Jahrzehnten nur positive Erfahrungen gemacht. Die Unfallzahlen in Radverkehr gehen durch „Freigabe

der Einbahnstraße in Gegenrichtung“ sogar zurück¹. Die Erfahrungen haben auch gezeigt, dass sich die Verkehrsteilnehmer selbst auf engstem Raum arrangieren. Dazu genügen gelegentliche Ausweichstellen.

Der Ordnungsgeber hat diese Erkenntnisse in seiner Novelle vom September 2009 berücksichtigt und die Voraussetzungen für die Einbahnstraßenfreigabe stark vereinfacht²:



- Es gibt nun keine Mindestbreite mehr - außer bei Linienbus- oder starkem Lkw-Verkehr. Die nicht näher bestimmte „ausreichende Begegnungsbreite“, die an kurzen Engstellen noch unterschritten werden darf, kann selbst in Straßen, an denen beidseitig geparkt wird, knapp über drei Meter betragen. Das demonstriert u. a. das Beispiel der Heiliggeistgasse in Passau tagtäglich. Die Fahrzeugführer im Gegenverkehr arrangieren sich und kommen problemlos aneinander vorbei.

¹ vgl. Alrutz, Hein: Sicherheit des Radverkehrs in Erschließungsstraßen, BAST, 1997

² Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 StVO - in der geltenden Fassung vom 2009-10-01, BAnz. Nr. 110 vom 2009-07-29, S. 2598

- Übersichtlichkeit der Straße, insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen ist eine weitere, wichtige Voraussetzung. Allerdings kann sie notfalls auch mit Hilfsmitteln wie Verkehrsspiegeln hergestellt werden.
- Weitere Hilfsmittel wie markierte oder baulich abgetrennte „Schutzräume“ an Einmündungen, Kreuzungen und dem Anfang der Einbahnregelung sind ausdrücklich zulässig.
- An die überschaubare Strecke sind aufgrund der ohnehin in Einbahnstraßen eher geringen Fahrgeschwindigkeit keine überzogenen Voraussetzungen zu stellen. Die durch Zeichen erkennbare Freigabe der Einbahnstraße gebietet es Fahrzeugführern, auf Gegenverkehr zu achten und nötigenfalls entsprechend langsam und vorsichtig zu fahren.
- Die in der Verwaltungsvorschrift ebenfalls genannte Voraussetzung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h betragen darf, liegt in der Regel in Einbahnstraßen bereits vor. Ansonsten sollte darüber nachgedacht werden, da alleine schon zur Wahrung der Verkehrssicherheit in einer schmalen Straße eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten geboten ist.

Ermessen oder Verpflichtung?

Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 nennt zwar eine „Kann-Regelung“, stellt also die Freigabe in das Ermessen. Dieses Ermessen findet aber seine Beschränkung in § 45 Abs. 9 StVO, der Verbote des fließenden Verkehrs nur dort erlaubt, wo *„auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“*.

Den fließenden Radverkehr in einer Richtung zu verbieten ist damit nur bei Vorliegen einer besonderen, das allgemeine Verkehrsrisiko übersteigenden Gefahrenlage zulässig. Da Radverkehr in beiden Richtungen regelmäßig die Unfallzahlen nicht erhöht, sondern sogar senkt, wäre für eine Einbahnstraße unter

Einbeziehung des Radverkehrs im Einzelfall nachzuweisen, dass hier wirklich eine atypische, besondere Situation gegeben ist. Ansonsten ist das Verbot des Radverkehrs in einer Fahrtrichtung rechtlich unzulässig



Zusammenfassung

Jede Einbahnstraße im innerörtlichen Gebiet ist darauf zu untersuchen, ob es gewichtige, belegbare Gründe³ gibt, den Radverkehr in die Einbahnregelung mit einzubeziehen. Können diese Gründe nicht aufgezeigt werden, ist in der Einbahnstraße das Radfahren in beiden Richtungen zuzulassen. Einbahnstraßen, die auch Radfahrer nur in Einbahnrichtung befahren müssen, stellen den rechtlichen Ausnahmefall dar.

So entsteht ein dichtes Netz von Verbindungen und Abkürzungen, welches die Nutzung des Fahrrads effektiv fördert.

Autor:

Bernd Sluka
bernd.sluka@vcd-bayern.de

Kontakt:

VCD Landesverband Bayern e.V.
Hessestraße 4
90443 Nürnberg
info@vcd-bayern.de
<http://www.vcd-bayern.de/>

³ z.B. eine unübersichtliche, kurvige Streckenführung, Fahrbahnbreiten, bei denen Autos und Fahrräder im Gegenverkehr physikalisch nicht aneinander vorbei kämen, ohne dass es auf viele hundert Meter eine Ausweichstelle gäbe

Rechtliche Möglichkeiten zur Freigabe einer Einbahnstraße für Radverkehr in beiden Richtungen

1. Beim Zeichen 220 (Einbahnstraße) wird durch ein Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr von links und rechts) angezeigt, dass Radverkehr davon ausgenommen wird. Und unter Zeichen 267 nimmt ein Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) Radverkehr vom Verbot der Einfahrt aus.



Nur diese Variante ist durch die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 auf bestimmte, oben beschriebene Fälle eingeschränkt.

Unechte Einbahnstraßen

Darüber hinaus sind „unechte Einbahnstraßen“ möglich. Auch für sie liegen gute Erfahrungen und Untersuchungen vor, die zeigen, dass es dort nicht zu vermehrten Unfällen kommt⁴. Sie sind wesentlich einfacher umzusetzen, weil sie nicht der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 unterliegen.

Varianten der unechten Einbahnstraße sind:

2. Ohne Zeichen 220 (Einbahnstraße) gilt auf der Fahrbahn keine Einbahnregelung. Am „Ende“, wo nur Radverkehr einfahren soll, kann dennoch Zeichen 267 mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) anderen das Einfahren aus dieser Richtung verbieten.



3. Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) verbietet das Einfahren für Kraftfahrzeuge aus einer Richtung. Das ist die verständlichste Variante einer unechten Einbahnstraße.

4. Eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1) wird nur in einer Richtung für das Befahren mit Kraftfahrzeugen freigegeben. Die Voraussetzungen der Verwaltungsvorschrift für Fahrradstraßen sind dabei zu beachten.



5. Gegen die Einbahnrichtung wird ein baulicher Radweg angelegt. Diese Methode ist allerdings wegen der damit verbundenen Sicherheitsprobleme in der Regel nicht zu empfehlen. Außerdem ist sie teuer.

6. In manchen Fällen kommt auch einfach die Aufhebung der Einbahnregelung für alle Fahrzeuge in Frage.

⁴ z.B. Alrutz u.a.: Radfahrer in unechten Einbahnstraßen, Münster, 1992