

# Prüfleitfaden

---

zur Öffnung von Einbahnstraßen für den  
Radverkehr in Gegenrichtung, Nr. IV. 1. der VwV-  
StVO zu § 41 Absatz 1/Zeichen 220  
(Einbahnstraße)

29.04.2020

## Inhaltsverzeichnis

1. Entwicklung der Einbahnstraßen-Öffnung für den Radverkehr
2. Vorgaben des Mobilitätsgesetzes (MobG)
3. Einbahnstraßenregelungen zur Förderung des Radverkehrs
4. Rechtsgrundlagen
  - 4.1. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
    - 4.1.1. StVO-Novelle 2020 (Elektrokleinstfahrzeuge)
  - 4.2. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
  - 4.3. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
5. Entscheidungskriterien unter Anwendung der rechtlichen Vorgaben
  - 5.1. Allgemein
  - 5.2. Streckenbezogen
    - 5.2.1. Zugelassene Höchstgeschwindigkeit
    - 5.2.2. Nutzbare Fahrgassenbreite
    - 5.2.3. Parkordnung
    - 5.2.4. Schutzstreifen für den Radverkehr
  - 5.3. Knotenpunkte und Einmündungen
    - 5.3.1. Einfahrschleuse für den Radverkehr in die Einbahnstraße
    - 5.3.2. Ausfahrschleuse für den Radverkehr aus der Einbahnstraße
    - 5.3.3. Knotenpunkte mit dem übergeordneten Straßennetz (Verkehrszeichenregelung, Lichtzeichenregelungen)
    - 5.3.4. Übrige Knotenpunkte (Verkehrsbeziehungen und Sichtverhältnisse)
6. Besondere Verkehrssituationen
7. Aufheben einer Einbahnstraßenregelung
8. Eingewöhnungsphase bei Neueinrichtung
9. Öffentlichkeitsarbeit
10. Regelpläne zum Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenregelung

## **1. Entwicklung der Einbahnstraßen-Öffnung für den Radverkehr**

Im Jahr 1997 wurde mit der so genannten „Radfahrernovelle“ der StVO die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung unter bestimmten Randbedingungen erstmals ermöglicht. Begleitet wurde dies durch ein Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), das sich mit der Analyse der Verkehrssicherheit beschäftigte. Eine Untersuchungspflicht wurde in der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO vorgegeben. Mangels hinreichender Kenntnisse über die Auswirkungen der Öffnung auf die Verkehrssicherheit wurde diese Regelung befristet bis zum 31. Dezember 2000 eingeführt. Das abschließende Ergebnis dieser Untersuchungen ließ weder in Bezug auf die Zahl der Unfälle noch auf die Unfallschwere negative Auswirkungen im Zusammengang mit einer Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr erkennen. Vielfach wurde sogar ein Sicherheitsgewinn analysiert. Ab 1. Januar 2001 entfiel mit der neuen StVO-Novelle der Versuchscharakter für eine Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung. Seit dieser Zeit kann der Radverkehr in Einbahnstraßen grundsätzlich in beide Richtungen zugelassen werden, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt.

Im Land Berlin wurden alle Einbahnstraßen im Nebenstraßennetz letztmalig vor etwa zwanzig Jahren im Zuge der „Radfahrernovelle“ von 1997 flächendeckend auf eine Öffnungsmöglichkeit für den Radverkehr in der Gegenrichtung durch das seinerzeit bei der Polizeiverwaltung angesiedelte Dezernat Straßenverkehr nach den damals gültigen Kriterien überprüft und im Zuge dessen zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung geöffnet. Mit Gründung der Berliner Ordnungsämter zum 1. September 2004, die mit einer Verlagerung von Teilen der straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben in die Berliner Bezirke verknüpft gewesen ist, ging die verkehrsrechtliche Zuständigkeit für dauerhafte Einbahnstraßen im Nebenstraßennetz auf die Berliner Bezirksämter über. Die Entscheidungspraxis zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr unter den seit 1. Januar 2001 erleichterten Rahmenbedingungen wird fortgeführt.

## **2. Vorgaben des Mobilitätsgesetzes (MobG)**

Die Prüfung einer Öffnung von Einbahnstraßen ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist im Land Berlin im MobG abgebildet:

§ 46 Abs. 1:

„Alle Einbahnstraßen sollen bei der Erstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung geprüft werden. Die zuständigen Stellen orientieren sich dabei an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die

Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen und gegebenenfalls mit der Einrichtung der Einbahnstraße herbeizuführen.“

Dieser Leitfaden dient der Umsetzung des MobG. Die Berliner Bezirksämter sollen sich bei der beabsichtigten Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung an dieser Arbeitshilfe orientieren.

### **3. Einbahnstraßenregelungen und Förderung des Radverkehrs**

Eine Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende ist für den Radverkehr grundsätzlich vorteilhaft:

- Für Radfahrende reduzieren sich die Umwege und damit die Fahrzeit.
- Geöffnete Einbahnstraßen führen potentiell zu höherer Verkehrssicherheit gegenüber „Umwegfahrten“.
- Ein weiterer Sicherheitsgewinn für Radfahrende resultiert aus den gegenüber „klassischen“ Einbahnstraßen reduzierten Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs.
- Geöffnete Einbahnstraßen sind ein sehr kostengünstiger Beitrag für ein möglichst dichtes und lückenloses Radwegenetz.
- Für Radfahrende geöffnete Einbahnstraßen verbessern die Radfahrbedingungen und damit die Nutzungshäufigkeit dieses Verkehrsmittels.

Einbahnstraßen sind für den Radverkehr mit zahlreichen Nachteilen verbunden:

- Vielfach unterbrechen sie direkte und schnelle Radfahrverbindungen und reißen empfindliche Lücken in das Radverkehrsnetz.
- Der Zeitvorteil des Radverkehrs im Stadtverkehr geht ggf. verloren und die Erreichbarkeit der Ziele verschlechtert sich.
- Durch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen in ruhigen bzw. gering verkehrsbelasteten Nebenstraßen müssen Radfahrende unter Umständen auf verkehrsreiche Hauptverkehrsstraßen ausweichen.

### **4. Rechtsgrundlagen**

Die Prüfung, ob die Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung im Rahmen einer Einzelfallprüfung in Betracht kommt, ergibt sich aus bundesweit einheitlichen Vorgaben:

#### **4.1. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**

Die Voraussetzungen für eine Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung sind in Nr. IV. 1. der VwV-StVO zu § 41 Absatz 1 zum Verkehrszeichen (Z) 220 (Einbahnstraße) geregelt. Hiernach kann, im Falle in

Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, der 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 Meter betragen (siehe weiteres hierzu unter Punkt 5.2.2. dieses Leitfadens),
- 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.

Das Z 1000-32 (Radfahrer kreuzen von links und rechts) ist an allen Z 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Z 267 (Verbot der Einfahrt) das Z 1022-10 (Sinnbild eines Fahrrades und „frei“) anzubringen.

Ist Z 220 in Kombination mit dem Z 1000-32 angeordnet bedeutet dies: Wer ein Fahrzeug fährt, muss beim Einbiegen und im Verlauf einer Einbahnstraße auf Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung rechnen (Ifd. Nr. 9.1. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO).

#### **4.1.1. StVO-Novelle 2020 (Elektrokleinstfahrzeuge)**

Die in Anlage 2 zu § 41 Ifd. Nrn. 2.1., 3.2. und 9.1. benannten Zusatzzeichen Z 1000-32 in Kombination mit Z 205 (Vorfahrt gewähren.), 206 (Halt. Vorfahrt gewähren.), 220 (Einbahnstraße) und gemäß Anlage 2 zu § 41 Ifd. Nr. 41.1. das Z 1022-10 in Kombination mit Z 267 schließen auch den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen ein, ohne dass diese Verkehrsart als Sinnbild auf dem Zusatzzeichen erscheint. Dies bedeutet, dass Einbahnstraßen bei einer Freigabe für den Radverkehr ohne eine darüberhinausgehende Verkehrsbeschilderung gleichzeitig auch für den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen nach Maßgabe der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) freigegeben sind.

#### **4.2. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)**

Die bundeseinheitlichen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) regeln in Punkt 6.1.7.6 unter der Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Vorgaben eine Führung des Radverkehrs entgegen Einbahnstraßen unter planerischen und entwurfstechnischen Gesichtspunkten:

Neben Verweisen auf die StVO-Regelungen und Hinweisen auf eine im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtliche Verkehrsführung und dem Erfordernis von ortsbezogenen Schutzräumen, zum Beispiel an Engstellen und in Kurvenbereichen, werden Hinweise zu möglichen Problempunkten, beispielsweise für Knotenpunkte, unübersichtliche Straßenabschnitte oder Bereiche mit ausgeprägter Nutzungskonkurrenz gegeben. Diese sollen durch Verbesserungsmaßnahmen entschärft werden.

- Zum Einbiegen in die Einbahnstraße in Gegenrichtung sowie zum Ausfahren aus der Einbahnstraße in Gegenrichtung kann ein abgetrennter Ein- bzw. Ausfahrtbereich angeboten werden.
- An Anschlussknotenpunkten ist die Vorfahrtregelung -speziell die Wartepflicht für den Radverkehr in Gegenrichtung- deutlich zu machen.
- Für den kreuzenden Verkehr muss die Möglichkeit von in Gegenrichtung fahrendem Radverkehr klar ersichtlich sein. Bei Bedarf kann an Knotenpunkten mit der Rechts-vor-Links-Regelung der kreuzende Verkehr durch Verkehrszeichen auf in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden.

### **4.3. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)**

Die ERA verweist inhaltlich ebenfalls auf die StVO-Regelungen und die Vorgaben der RASt 06, konkretisiert die Aussagen im Hinblick auf die Einsatzbedingungen von Radverkehrsführungen und bietet somit eine weitere Grundlage für die Planung, den Entwurf, sowie den Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen und somit auch für eine Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung.

## **5. Anwendung der rechtlichen Vorgaben**

### **5.1. Allgemein**

Ist die Benutzung einer Einbahnstraße in der Gegenrichtung auf der Fahrbahn durch Zusatzzeichen zugelassen, hat die Einbahnstraße verkehrsrechtlich den Charakter einer Straße mit gegenläufigem Verkehr, beschränkt auf Radfahrende. Die Möglichkeit einer Vorfahrtberechtigung für Radfahrende erfolgt nach Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.

Die Anzahl nicht geöffneter Einbahnstraßen sollte auf die tatsächlich aus konkreten Sicherheitserwägungen nötigen Fälle begrenzt werden.

Bei der Entscheidung über die Gegenverkehrsfreigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist im Einzelfall und nach pflichtgemäßem Ermessen durch die Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden, insbesondere unter Berücksichtigung eines vorliegenden oder anzunehmenden Verkehrsbedürfnisses sowie im Rahmen der allgemeinen Verkehrsregelungspflicht (§ 45 Abs. 9 Satz 1).

Die Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung sollte dann erfolgen, wenn keine erhebliche Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter zu besorgen ist und die unter 4.1. genannten verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Anordnungen dürfen darüber hinaus nur ergehen, wenn unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und nach menschlichem Ermessen Unfallhäufungen auszuschließen sind. Die benannten planerischen und entwurfstechnischen Vorgaben der RASt 06 und der ERA sind bei einer Öffnung ebenfalls zu berücksichtigen. Alle Kriterien werden in den folgenden Prüfschnitten abgebildet:

## 5.2. Streckenbezogen

### 5.2.1. Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit bei zu öffnenden Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung liegt bei 30 km/h oder niedriger. Sind erhebliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder aufgrund der Streckencharakteristik (z.B. breite, geradlinige Straße mit wenigen Knotenpunkten) zu erwarten, sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen.

### 5.2.2. Nutzbare Fahrgassenbreite

Bei der Abwägung, ob eine Einbahnstraße, welche mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h zu befahren ist, für eine Öffnung für den Radverkehr in die Gegenrichtung in Betracht kommt, ist die für alle Verkehrsteilnehmenden nutzbare Fahrgassenbreite -gemessen am Regelquerschnitt einer Straße zwischen den Borden- (baulicher Fahrbahnrand) oder ggf. existierenden Fahrbahnbegrenzungen durch Z 295 (Sonderwege und Seitenstreifen), Parkstandsmarkierungen oder der Flucht im Fahrbahnquerschnitt parkender Fahrzeuge entscheidend und steht immer im Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion der Straße für den Kfz-Verkehr. Hierbei sind Fahrgassenbreiten von 3,50 Meter und mehr grundsätzlich für eine Öffnung geeignet.

Auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) Nr. IV. 1. zu § 41 Absatz 1 Lfd. Nr. 9 (Zeichen 220) werden von den Bestimmungen der VwV-StVO darüber hinaus folgende Abweichungen im Interesse einer Förderung des Radverkehrs zugelassen:

#### - **Fahrgassenbreiten zwischen 3,25 Metern und unter 3,50 Metern**

sind grundsätzlich für die Öffnung geeignet, bei Lkw- oder Busverkehr jedoch nur dann, wenn regelmäßige Ausweichstellen zwischen am Fahrbahnrand parkenden Kfz zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können (z.B. durch vorhandene Grundstückszufahrten oder eine Unterbrechung der Parkordnung des ruhenden Verkehrs durch Haltverbote) und der Lkw- oder Busverkehr nicht erheblich ist. Bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lkw soll die Fahrgassenbreite immer 3,50 Meter oder mehr betragen.

#### - **Fahrgassenbreiten zwischen 3,00 Metern und unter 3,25 Metern**

sind nur dann geeignet, wenn vorrangig Pkw-Verkehr vorherrscht und darüber hinaus regelmäßige Ausweichstellen zwischen am Fahrbahnrand parkenden Kfz zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können (z.B. durch vorhandene Grundstückszufahrten oder eine Unterbrechung der Parkordnung des ruhenden Verkehrs durch Haltverbote).

#### - **Fahrgassenbreiten unter 3,00 Metern**

sind nur dann geeignet, wenn die Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund von Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraße nur gering ist. Die Einbahnstraße sollte überschaubar kurz und der Verkehrsverlauf übersichtlich sein. Es müssen Ausweichmöglichkeiten zwischen am Fahrbahnrand parkenden Kfz zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können (z.B. durch vorhandene

Grundstückszufahrten oder eine Unterbrechung der Parkordnung des ruhenden Verkehrs durch Haltverbote).

#### **- Kurze Engstellen**

welche die vorstehenden Querschnitte unterschreiten sind im Regelfall hinnehmbar, wenn ihre Längen überschaubar und kurz sind, der Verkehrsverlauf übersichtlich ist und kein stärkerer Lkw- oder Busverkehr auftritt.

#### **5.2.3. Parkordnung**

Nach Möglichkeit sollte einseitiges Parken auf der in Einbahnrichtung linken Seite angeordnet werden, da sich durch Grundstückseinfahrten und unbesetzte Parkstände Ausweichmöglichkeiten für Radfahrende ergeben und die Gefahr durch sich öffnende Türen durch den direkten Sichtkontakt dann geringer ist.

#### **5.2.4. Schutzstreifen für den Radverkehr**

In Einbahnstraßen mit über 400 Kfz/h kommen auch Schutzstreifen für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung in Frage. Bei der Anordnung sind die RP 313-315 VLB analog anzuwenden.

#### **5.3. Knotenpunkte und Einmündungen:**

An allen Knotenpunkten ist die Gewährleistung von ausreichend guten Sichtverhältnissen und die Verdeutlichung des Auftretens von gegenläufigem Radverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit und -ordnung von besonderer Bedeutung. Hier sind Verkehrssituationen insbesondere unter dem Aspekt der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle vor einer Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung einer Einbahnstraße zu prüfen.

Durch eine gut erkennbare Verkehrsbeschilderung bzw. durch Fahrbahnmarkierungen nach Maßgabe der StVO sowie der anzuwendenden RP 320-323 VLB ist das Auftreten von gegenläufigem Radverkehr nach jeweils erfolgter Einzelfallprüfung bei einer Einbahnstraßenöffnung zu verdeutlichen. Im Interesse einer verkehrssicheren Radverkehrsführung sind am Beginn und am Ende von gegenläufigen Einbahnstraßen Ein- bzw. Ausfahrschleusen zu prüfen und unter Berücksichtigung des Einzelfalls anzuordnen:

##### **5.3.1. Einfahrschleuse für den Radverkehr in die Einbahnstraße**

Zweckmäßig kann eine so genannte Einfahrschleuse sein, wenn die Gefahr besteht, dass wartepflichtige abbiegende Kfz, welche die Einbahnstraße verlassen, den Einfahrtbereich für den Radverkehr sonst häufiger zustellen könnten. Auch breite Einmündungstrichter und das Vorhandensein markierter Richtungsfahstreifen in der Knotenpunktzufahrt führen in der Regel zur Anordnung einer Einfahrschleuse. Bei einer Anordnung von Einfahrschleusen sind die RP 321-323 VLB anzuwenden.

##### **5.3.2. Ausfahrschleuse für den Radverkehr aus der Einbahnstraße**

Die Markierung von Ausfahrschleusen ist im Regelfall empfehlenswert, um einbiegenden Kfz-Verkehr erstmals und zusätzlich zur Verkehrsbeschilderung darauf aufmerksam zu machen, dass in dieser Einbahnstraße mit Radverkehr in der Gegenrichtung zu rechnen ist. Dies gilt insbesondere, wenn wartepflichtige



ausfahrende Radfahrende durch Kraftfahrzeug Führende, die zügig und schneidend aus der kreuzenden Straße in die Einbahnstraße einbiegen, gefährdet werden könnten.

### **5.3.3. Knotenpunkte mit dem übergeordneten Straßennetz (Verkehrsregelung, Lichtzeichenregelungen)**

Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen und der Sichtverhältnisse an Knotenpunkten und Einmündungen können allgemein zusätzliche Halt- oder Parkverbotsregelungen und die Anlage von Einfahr- oder Ausfahrtschleusen für den gegenläufigen Radverkehr nach Maßgabe 5.3.1. und 5.3.2. nach Prüfung des jeweiligen Einzelfalles vorgesehen werden.

Alle Maßnahmen im Zusammenhang mit Ein- und Ausfahrtsituationen Rad Fahrender auf das übergeordnete Straßennetz sind im Vorfeld mit der für Lichtsignalanlagen (LSA) zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

### **5.3.4. Übrige Knotenpunkte (Verkehrsbeziehungen und Sichtverhältnisse)**

Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen und der Sichtverhältnisse können zusätzliche Halt- oder Parkverbotsregelungen, Fahrbahnmarkierungen und die Anlage von Einfahr- oder Ausfahrtschleusen nach Maßgabe 5.3.1. und 5.3.2. für den gegenläufigen Radverkehr nach Prüfung des jeweiligen Einzelfalles vorgesehen werden. Die einheitlichen Vorgaben der RP 320 - 323 VLB sind bei solchen Anordnungen zu beachten.

## **6. Besondere Verkehrssituationen**

Die nachfolgende Aufzählung ist beispielhaft. Die angeführten Punkte stellen kein grundsätzliches Ausschlusskriterium für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung dar, sondern erfordern stets die Prüfung von weiterreichenden verkehrssichernden Maßnahmen:

### **- Unübersichtliche Kurven**

Problematisch sind unübersichtliche Kurven, bei denen der dem Fahrzeugverkehr entgegengesetzte Radverkehr in der Innenkurve fährt und eine Gefahr des Schneidens durch den Kfz-Verkehr besteht. In Kurvenbereichen ist deshalb unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles zu prüfen, ob das Parken im Interesse der besseren Verkehrsübersichtlichkeit einseitig, ggf. zweiseitig zu untersagen ist (scharfe Kurven sind durch die Verhaltensregel des Haltverbotes nach § 12 Abs. 1. Nr. 2 StVO ohne zusätzliche Verkehrszeichen allerdings hinreichend abgedeckt).

### **- Gefälle**

Starkes Gefälle gegen die Einbahnstraßenrichtung wirkt sich aufgrund des möglichen höheren Geschwindigkeitsniveaus des Radfahrenden von maximal erlaubten 30 km/h insbesondere bei schmalen Fahrgassenbreiten und stärkerem Kfz-Verkehr oder bei unübersichtlichen Knotenpunkten und Einmündungen unter Umständen unfallträchtig aus. Maßnahmen zur Sichtverbesserung und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit (z.B. Haltverbote zur Sichtverbesserung an Kreuzungen und

Einmündungen, zusätzliche Fahrbahnmarkierungen) sind unter der Berücksichtigung des Einzelfalls zu prüfen und bei einer Öffnung für den Radverkehr vorzusehen.

- **Die Einbahnstraße ist eine stark belebte Straße mit häufigen Fahrbahnquerungen**

In stark belebten Straßen mit hohem Querungsbedarf (z.B. Einkaufsstraßen) soll auch den zu Fuß Gehenden der Radverkehr in Gegenrichtung im Streckenverlauf wiederholt verdeutlicht werden (z.B. durch Piktogramme mit Pfeilen auf der Fahrbahn), um Unfälle mit querenden zu Fuß Gehenden zu vermeiden.

## **7. Aufhebung der Einbahnstraßenregelung**

Im Zuge der straßenverkehrsbehördlichen Überprüfung einer Zulassung des Radverkehrs entgegen einer Einbahnstraßenregelung sollte stets die gesamte Verkehrsregelung in einer Straße oder eines Straßenabschnittes einer verkehrsrechtlichen Prüfung unterzogen werden. Somit muss auch das zwingende Gebot und eine qualifizierte Gefahrenlage als Anordnungsvoraussetzung einer Einbahnstraße nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erneut geprüft werden.

## **8. Eingewöhnungsphase bei Neueinrichtung**

Das Z 102 (Kreuzung oder Einmündung) mit dem Zusatzzeichen 1000-32 kann, wenn es ortsbezogen notwendig ist, vorübergehend für drei Monate lang im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen im Zusammenhang mit geöffneten Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung angeordnet werden, um die Verkehrssicherheit und den Aufmerksamkeitswert Kraftfahrender zu erhöhen.

## **9. Öffentlichkeitsarbeit**

Bei einem Wegfall von Parkplätzen im Zusammenhang mit Anordnungen von Einbahnstraßenregelungen mit zugelassenem Radverkehr in der Gegenrichtung sowie bei einer Aufhebung von Einbahnstraßenregelungen und einer damit einhergehenden veränderten Verkehrsführung empfiehlt sich im Vorfeld eine angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit (Straßenanlieger).

## **9. Regelpläne zum Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenregelung**

Die VLB-Regelpläne 320 – 323 finden bei der Anordnung ihre Anwendung. Die Regelpläne dienen als Arbeitshilfe im Rahmen der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung und werden bei Bedarf durch die SenUVK, Abteilung VI - Verkehrsmanagement- fortlaufend erweitert.