KURZE WEGE IM ORT – ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN RADVERKEHR
KURZE WEGE IM ORT – ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN RADVERKEHR

Dezember 2012
Informationsblatt
KURZE WEGE IM ORT – ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN RADVERKEHR
durchgeführt von
nast consulting
Lindengasse 38, 1070 Wien

im Auftrag des
Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
A-3109 St. Pölten

Wien, 2012
## INHALT

### RAD Fahren gegen Einbahn
- Richtlinien .......................................................... 4

### RECHTLICHE UMSETZUNG .......................................................... 5
- Beschilderung .......................................................... 5
- Bodenmarkierungen .................................................. 6

### VERKEHRSTECHNISCHE RAHMENBEDINGUNGEN ...................... 6
- Breitenbedarf .......................................................... 6
- Geschwindigkeiten ................................................... 7
- Sichtweiten ............................................................. 8
- Verkehrsstärken ....................................................... 8
- Parkplätze ............................................................. 8
- Kreuzungssituationen ............................................... 9
- Fahrstreifen ........................................................... 10
- Fahrbahnoberflächen ............................................... 10
- Zusammenfassung .................................................. 10

### WARUM RAD FAHREN GEGEN DIE EINBAHN? ......................... 11

### ZUSTÄNDIGKEITEN ................................................................. 11

### Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept 12
- Impressum ............................................................. 12

Rad fahren gegen Einbahnen


Bei der Planung einer neuen Einbahn oder der Verordnung einer Straße zur Einbahn, muss das Radfahren gegen die Einbahn mitbedacht und auch mitverhandelt werden. Ist das Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich, sollte die Einbahn an sich noch einmal überdacht werden. Die Erlaubnis für das Radfahren gegen Einbahnen hat sich bereits in vielen österreichischen Städten bewährt.

Radverkehr gegen Einbahnen bedeutet, dass Radfahrende Einbahnstraßen...
auch in der gegengerichteten Fahrtrichtung benutzen dürfen. Durch die Öffnung von Einbahnstraßen kann die Attraktivität des innerörtlichen Radverkehrs wesentlich verbessert werden. Laut der Studie „Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Österreich“\(^1\) sind damit keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbunden, wenn nachstehende Rahmenbedingungen eingehalten werden.

Im Regelfall ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr möglich. Zu beachten sind bei der Planung die Breite der Fahrbahn, Geschwindigkeiten, Sichtweiten, Verkehrsstärken, Fahrbahnmarkierungen, Stellplatzanordnung, Vorrangverhältnisse und Fahrstreifenanzahl, um die Sicherheit aller zu gewähren.

**Richtlinien**

Grundlage für die Planung stellt die RVS 03.02.13 – Radverkehr (2011) der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) dar.

---

**Rechtliche Umsetzung**

### Beschilderung

Eine Öffnung der Einbahn für den gegengerichteten Radverkehr erfolgt durch eine Ausnahmeverordnung für den Radverkehr.

Bei unechten Einbahnen, bei denen nur die Einfahrt verboten ist, kann der Radverkehr vom Verbot auch mit einer Verordnung ausgenommen werden.

Die Kundmachung erfolgt durch das Hinweisleichen „Einbahnstraße“ nach § 53 Abs 1 Z 10 StVO lt. § 7, Allgemeine Fahrdnung Absatz 5, am Beginn und durch das Vorschriftzeichen „Einfahrt verboten“ gemäß § 52 lit a Z 2 StVO am Ende, jeweils mit der Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ nach § 54 StVO für einschränkende Angaben.

---

Die Führung des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung der Einbahn kann auch durch von der Fahrbahn baulich getrennte Radverkehrsanlagen erfolgen.

**Bodenmarkierungen**

Die Fahrtrichtung für den gegengerichteten Radverkehr in Einbahnen ist durch Richtungspfeile zu kennzeichnen. Laut RVS 03.02.13 ist in „wenig befahrenen Anliegerstraßen oder in 30 km/h Zonen eine Trennung durch Bodenmarkierungen – vor allem im Streckenbereich – entbehrlich“. Entsprechend der Straßenverkehrsordnung § 7 Abs. 5 sind „Leit- oder Sperrlinien zur Trennung der entgegen der Einbahnstraße fahrenden Verkehrsteilnehmer vom übrigen Fahrzeugverkehr anzubringen, sofern die Sicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs dies erfordert“. Besonders jedoch in Kreuzungsbereichen sollen Richtungspfeile, Fahrradsymbole und Haltelinien auf die Verkehrsführung hinweisen, sowie der Schriftzug „ENDE“ auf das Ende der Radverkehrsanlage hinweisen.

Weiters müssen durch die Öffnung der Einbahn Vorrangregelungen für den gegengerichteten Radverkehr beachtet werden, sonst könnte der unerwünschte Fall eintreten, dass der Radverkehr Rechtsvorrang hat.

**Verkehrstechnische Rahmenbedingungen**

Bei der Öffnung einer Einbahn für den gegengerichteten Radverkehr steht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund. Deshalb muss eine Einbahnstraße die von der RVS 03.02.13 vorgegebenen verkehrstechnischen Kriterien erfüllen, bevor sie für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden kann.

**Breitenbedarf²**

In Einbahnstraßen können Radfahrerinnen und Radfahrer von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung per Verordnung der Straßenverkehrsbehörde ausgenommen werden. Die Ausnahmeregelung ist durch Zusatztafeln am Anfang und Ende der Einbahn kundzumachen. In Wohnstraßen, die Einbahnen sind, sind Radfahrende generell von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung ausgenommen.

Radfahrende sind in beiden Richtungen an das Rechtsfahrgebot gebunden. Eine Trennung des entgegen der Einbahnrichtung fahrenden Radverkehrs vom übrigen Fahrzeugverkehr durch Leit- oder Sperrlinien ist bei breiten Querschnitten zu empfehlen, jedoch nicht in jedem Fall erforderlich. Die Fahrtrichtung auf dem Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung sowie die Fahrtrichtung auf der Fahrbahn in Einbahnrichtung ist durch Richtungspfeile zu kennzeichnen.

Generell und insbesondere im Kreuzungsbereich ist durch Richtungspfeile, Fahrradsymbole und Haltelinien auf die

**Breitenbedarf mit Fahrstreifen gegen die Einbahn**
Wird ein Fahrstreifen für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung markiert, so gelten für diesen die Breitenangaben für Radfahrstreifen. Dabei kann der Fahrstreifen in Einbahnrichtung in 30 km/h-Zonen auf 2,50 m reduziert werden. (Abb. 1, Abb. 2)

**Rad fahren gegen die Einbahn ohne Fahrstreifentrennung**
Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ist eine Führung gegen die Einbahn ohne markierten Fahrstreifen zu empfehlen. Es kann durch die Markierung von Richtungspfeilen und Fahrradsymbolen auf den gegenläufigen Radverkehr hingewiesen werden. (Abb. 3)

Auf Nebenstraßen, auf denen Begegnungsfälle nur selten zu erwarten sind, ist das Radfahren gegen die Einbahn auch bei schmalen Fahrbahnbreiten ab 3,00 m möglich. Bei einer Städtebundertagung wurden Fahrbahnbreiten von 3 m bei Engstellen von maximal 50 m Länge bei Verkehrsbelastungen unter 200 Kfz/h angegeben, bei Verkehrsbelastungen über 200 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil > 5% soll die Fahrbahnbreite 3,5 m betragen. Es sind breitere Ausweichstellen für Begegnungsfälle vorzusehen (oder sie ergeben sich bei Einfahrten). Die maximale Länge eines schmalen Abschnittes ohne Begegnungsmöglichkeit ist abhängig von der Verkehrsmenge.

**Geschwindigkeiten**
Bei Tempo 30 auf Streckenabschnitten und in Zonen ist der Radverkehr gegen Einbahnen weitgehend unproblematisch. Auch in Abschnitten mit bis zu 50 km/h ist das Radfahren gegen die Einbahn möglich. Radfahrer gegen Einbahn kann sich aufgrund des guten Sichtkontaktes verkehrsberuhigend auswirken.

---

3 Österreichischer Städtebund, Radfahren gegen die Einbahn, Symposiumsunterlagen Radverkehrsplanung Mai 2003 in Linz
Sichtweiten

Je nach Fahrgeschwindigkeit sind die erforderlichen Anhaltesichtweiten im Streckenbereich und bei Kreuzungs bereichen zu berücksichtigen. Bei 30 km/h ist eine Anhaltesichtweite von 25 Meter erforderlich (siehe RVS 03.02.13).

Die erforderliche Sichtweite (1 m Sichtpunkthöhe, Fahrbahnbreite 6 m) für Radfahrende an Querungsstellen beträgt laut RAST\(^4\) für Kfz-Geschwindigkeiten von 30 km/h 22 Meter, für 40 km/h 33 Meter und für 50 km/h 47 Meter.

Verkehrsstärken

Sofern es sich nicht um Hauptverkehrsverbindungen mit hohen Verkehrsstärken handelt, stellt der Kfz-Verkehr für das Radfahren gegen Einbahnen kein Problem dar. Bei bis zu 9.000 Kfz/Tag des Einbahnverkehrs ist Radfahren gegen die Einbahn möglich.

Parkplätze

Der ruhende Individualverkehr stellt grundsätzlich keinen Ausschließungsgrund für das Radfahren gegen Ein bahnen dar. Längstellplätze haben keine wesentliche sicherheitsrelevante Bedeutung, da der Sichtkontakt zwi schen Personen, die Pkw lenken und jenen, die Rad fahren, möglich ist. Das Aufgehen der Autotüren ist in der Breite des Radfahrstreifens zu berücksichtigen. Bei Schräg- und Senkrechtstel plätzen ist darauf zu achten, dass ausreichend Platz zum Zurück schieben der Pkw zur Verfügung steht und dass Radverkehrsanlagen nicht ver parkt werden.

Es ist daher auf ausreichend breite Stellplätze zu achten. Die Radver kehrsanlage muss mind. 1,5 m breit sein (Regelbreite aber 1,75 m). Weiters sollte jedoch bedacht werden, dass bei einer zu geringen Fahrbahnbreite oft eine Reduktion von Pkw-Stellplätzen nötig ist.

4 Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAST, Ausgabe 2006, Stand Dezember 2008, Forschungs gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln

Zusätzliche Aufmerksamkeit für den Radverkehr durch rotes Einfärben der Radverkehrsanlagen
Kreuzungssituationen

Im Bereich von Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten ist besonders auf Sichtverhältnisse, Vorrangregelungen und Linienführungen zu achten. Eine Verdeutlichung des Auftretens von gegengerichtetem Radverkehr ist durch Bodenmarkierungen, vorgezogene Haltelinien, etc. anzustreben. Bei geringen Sichtweiten in Streckenbereichen können bauliche Maßnahmen (z. B. bauliche Trennung der Fahrtrichtungen) die Situation verbessern (siehe RVS 03.02.13). Das Radfahren gegen die Einbahn erfordert Überlegungen zur Vorrangregelung.
Fahrstreifen

Nur ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr ist optimal, jedoch sind mehrstreifige Fahrbahnen nicht grundsätzlich auszuschließen. Diese erfordern jedoch begleitende Maßnahmen (z. B. Verkehrsinsel), vor allem für linksabbiegende und -zufahrende Radfahrerinnen und Radfahrer.

Fahrbahnoberflächen

Die Fahrbahnoberfläche muss im Bereich der Radverkehrsführung so beschaffen sein, dass Ausweichmanöver aufgrund von Unebenheiten (z.B. bei Kanaldeckeln) nicht nötig sind.

Auf Fahrbahnteilen, die zuvor zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet wurden, ist es möglich, dass Unebenheiten vorhanden sind. Diese sollen vor der Freigabe für den Radverkehr ausgebessert werden.

Zusammenfassung

Wenn einer der folgenden Punkte zutrifft, ist die Öffnung der Einbahn nicht möglich:

• Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs über 9.000 Kfz/24h
• Geschwindigkeit über 50 km/h
• Unebenheiten im Straßenbelag, welche zu kritischen Ausweichmanövern führen könnten
• Breite des Verkehrsraumes für den Verkehr auf der Fahrbahn kleiner 3,00 m
• zu geringe Sichtverhältnisse ohne begleitende Maßnahmen (insb. bauliche Maßnahmen zur Sichtverbesserung)
• mehrere Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ohne Querungshilfen (z. B. mittige Verkehrsinsel), da es für den gegengerichteten Radverkehr beim links Abbiegen oder Zufahren zu Sichtabschattungen durch den Kfz-Verkehr kommen kann
Warum Rad fahren gegen die Einbahn?

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Lückenschluss von Radwegverbindungen

Verkehrsberuhigung
Geöffnete Einbahnen für den Radverkehr können verkehrsberuhigend wirken.

Förderung des Radverkehrs
Mehr Bewegungsmöglichkeiten für den Radverkehr kann eine Erhöhung des Radverkehranteils am Gesamtverkehr bedeuten.

Günstiger als Radwegebau
Die Öffnung von Einbahnen für den gegengerichteten Radverkehr hat in der Regel ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Bereits positiv erprobt
International und in vielen österreichischen Städten wurden aufgrund der bereits oben erwähnten Vorteile sehr positive Erfahrungen (insb. keine Erhöhung der Unfälle) mit Radfahrer gegen Einbahnen gemacht.

Zuständigkeiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Überlegungen und Antragstellung</th>
<th>Straßenerhalter (meistens Gemeinde)³</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ermittlungsverfahren, Verkehrsverhandlung und Verordnung</td>
<td>Bezirksverwaltungsbehörde</td>
</tr>
<tr>
<td>Errichtung und Kundmachung der Verordnung</td>
<td>Gemeinde</td>
</tr>
</tbody>
</table>


6 Einbahnen können sich beispielsweise auch aus Unfallhäufungsstellen als Sanierungsmaßnahme ergeben. In diesem Fall wäre die Bezirksverwaltungsbehörde für die nötigen Überlegungen zuständig.
Schriftenreihe
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
Heft 2: Park&Ride (September 1990)
Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Dezember 1991
Heft 7: Schifffahrtssystem (August 1992)
Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
Heft 12: Dokumentation Ortsverkehr (Februar 1996)
Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
Heft 21: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)

Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich - Rückblick und Ausblick (April 2007)
Heft 26: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
Heft 27: „Hast du einen Plan?“ Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 - Bewährtes und Neues (März 2011)
Heft 29: Kleinnärmige Mobilitätsangebote (Oktober 2012)
Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)

Informationsblätter zu folgenden Themen:
- Anschlussinformation Mödling
- Bushaltestellen
- Fahrradabstellplätze
- Halte- und Parkverbote
- Mini-Kreisverkehr
- Mobilitätshilfen
- Mobilitätshilfen Teil 2
- Orientierungssysteme im Ortsgebiet
- Schulwegsicherung - Schulwegpolizei/Schülerlotsen
- Schutzwege
- Siedlungstraßen im ländlichen Raum
- Tempo 30 auf Gemeindestraßen
- Wohnstraßen

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 Landhausplatz 1, Haus 16 A-3109 St. Pölten
Tel.: 02742/9005-14973 oder herunterladbar auf www.noe.gv.at/verkehrsberatung und www.noe.gv.at/publikationen-verkehr

Informationsblatt:
Kurze Wege im Ort. Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr

Dieses Informationsblatt ist herunterladbar auf: www.noe.gv.at/verkehrsberatung und www.noe.gv.at/publikationen-verkehr

Impressum
Herausgeber:
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16
Projektleitung und Kontakt:
Ing. Christian Hofecker
Tel.: 02742 9005 DW 14047
Erstellt von:
nast consulting ZT GmbH
Lindengasse 38
1070 Wien
Anspruchpartner:
DI Dr. Friedrich Nadler
Kontaktdaten:
Tel.: 01/ 523 47 33
Fax: 01/ 523 47 33 31
Email: office@nast.at
Mitarbeiter:
DI Egmont Fuchs
Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Bau- und Anlagentechnik
DI Dr. Felix Pöschl
Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Bau- und Anlagentechnik
Bildquellen:
Seite 5 oben: Mag. Michael Praschl
Seite 5 unten: nast consulting ZT GmbH
Andere: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten
Herstellung:
gugler cross media, Melk
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
ISBN: 978-3-9503124-6-1
KURZE WEGE IM ORT – ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN RADVERKEHR