



## Antwort zur Anfrage Nr. 1759/2020 der AfD-Stadtratsfraktion betreffend **Fahrradgegenverkehr in Einbahnstraßen, AfD**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Es sei vorangestellt, dass die Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung ein Instrument der Radverkehrsförderung ist, welches seit 1997 gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) angeordnet werden kann. Dem zugrunde liegt u.a. auch § 45, Abs. 9 StVO nach welchem Verkehrszeichen nur da vorzusehen sind „wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. [...] Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs [dürfen insbesondere] nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt“. In Bezug auf Einbahnstraßen bedeutet diese Vorgabe des Gesetzgebers, dass in den meisten Fällen die Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Sperrung der Fahrtrichtung als rechtswidrig anzusehen ist. Mit der StVO-Novelle diesen Jahres sind die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen. Damit wurde auch durch das Bundesverkehrsministerium das Ziel formuliert, die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu vergrößern.

Gemäß § 45, Abs. 9, StVO geht jeder Freigabe einer Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung die Prüfung der Fahrbahnquerschnitte und Straßencharakteristik durch die Polizei und Straßenverkehrsbehörde voran. Diese Prüfung beinhaltet auch die Einschätzung zum Gefährdungspotential der Radfahrenden sowie aller weiteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Nur wenn diese Kriterien als unkritisch bewertet werden, erfolgt die Anordnung der Freigabe.

Grundsätzlich wurde diese Maßnahme in den letzten zwei Jahrzehnten und auch schon vor ihrer Einführung in die StVO 1997 vielfach durch verschiedene Studien begleitet. Daraus ist abzuleiten, dass auch u.a. die Entwicklung der Unfallzahlen für Radverkehr gegen die Einbahnrichtung rückläufig ist. In zahlreichen Städten wurden seit Jahrzehnten nur positive Erfahrungen gemacht. So gehen die Unfallzahlen durch die Freigabe sogar zurück. So führt auch die „Unfallforschung der Versicherer“ in ihrer Studie „Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen“ letztere als „sehr sicher“ an. Auch eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen stellt fest, dass „die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen hat.“ Dementsprechend kann also nicht grundsätzlich von einem Gefährdungspotential für Radfahrende in freigegebenen Einbahnstraßen ausgegangen werden, eher im Gegenteil.

### **1. In wie vielen Einbahnstraßen ist der Fahrradgegenverkehr erlaubt?**

Eine Statistik hierüber wird derzeit von der Verwaltung erstellt. Gemäß der StVO-Novelle 2020 müssen von der Straßenverkehrsbehörde alle noch nicht für Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen auf ihre Öffnung hin überprüft werden.

**2. Müssen Einbahnstraßen eine Mindestbreite vorweisen, wenn in ihnen der Fahrradgegenverkehr zugelassen werden soll?**

Eine Mindestbreite ist lediglich bei regelmäßigem Busverkehr in der Einbahnstraße vorzusehen. Diese liegt bei 3,0 m. Davon ausgenommen sind partielle Engstellen. Entscheidend für die Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung ist das Vorhandensein von Ausweichstellen.

**3. Wenn ja, werden bei der Bemessung auch vorhandene Parkmöglichkeiten mit einberechnet?**

Bei der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung wird immer die Kernfahrbahnbreite berücksichtigt. Das bedeutet, dass die Anordnung immer abzüglich der Parkplätze geschieht.

**4. Wie viele Unfälle zwischen Rad- und Autofahrern ereigneten sich 2019 in Einbahnstraßen mit erlaubtem Fahrradgegenverkehr?**

Im Jahr 2019 wurden keine Unfälle zwischen Rad- und Autofahrenden in für Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen gemeldet.

Mainz, 06.11.2020

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete