



Die neue Straßenverkehrsordnung



Novelle 2009

Was ist neu?



Ziele der Änderung:

- **Beitrag zur Sicherheit des Radverkehrs**
- **Abbau des Schilderwaldes**





Aktuelles zur „Schilderwaldnovelle“

- Streichung der Übergangsregelung für die 1992 eingeführten Schilder
- ⇒ Sofortige Unwirksamkeit der Schilder alter Gestalt.
- ⇒ Hoher Aufwand für die Kommunen beim Austausch der alten Schilder

- 13.04.2010: Rücknahme der neuen StVO durch Bundesverkehrsminister Ramsauer
- ⇒ Formfehler in der Novelle

Die Formfehler werden korrigiert.

- ⇒ Die Neuauflage der korrigierten StVO wird in ähnlicher Form erwartet



Wesentliche Meilensteine für Radverkehr

- Straffung und Vereinfachung der Vorschriften
- Größere Handlungsspielräume und Flexibilität für die zuständige Behörden
- Reduzierung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen

Auswirkungen:

- Information der Verkehrsteilnehmer über die Neuregelungen
- Umsetzung der Novellierung durch die Behörden



Einzelheiten der Neuerungen:

- Benutzungspflicht erfordert Prüfung der Belange der Radfahrer
- Freigabe linker Radweg innerorts nur in Ausnahmen möglich
- Lichtsignalanlagen: Radfahrer hat grundsätzlich Signale für Fahrverkehr zu beachten.





Abstimmung der VwV mit den Planungsregelwerken

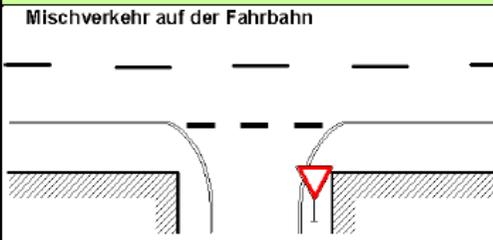
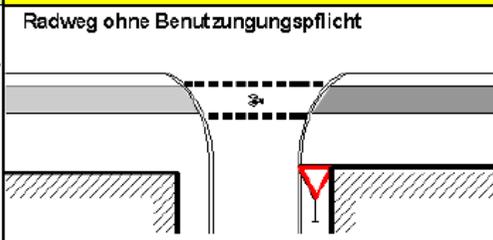
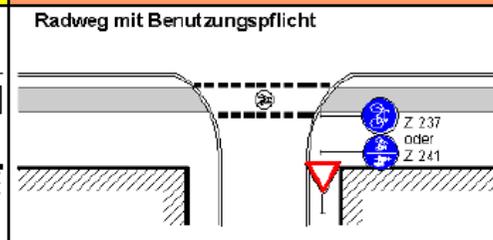
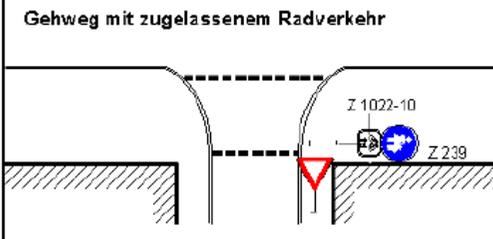
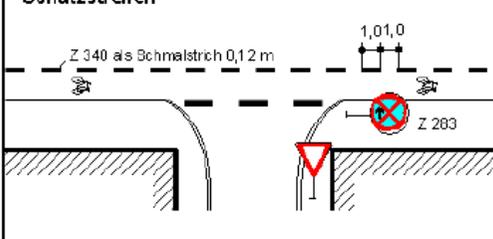
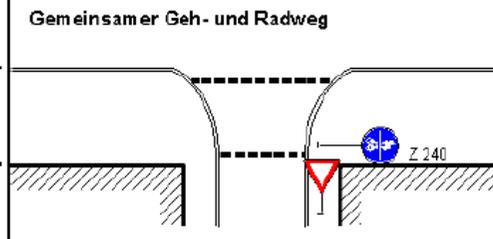
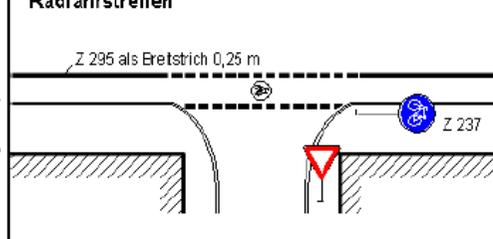
Herausnahme planerischer Einzelheiten mit Verweis auf die künftige
„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ 2009

- **Berücksichtigung der höheren umweltpolitischen Bedeutung des Radverkehrs**
- **Einarbeitung gesicherter Erkenntnisse seit der letzten Vorschriftengeneration**

→ **Vorstellung der neuen Prinzipien in der Radverkehrsplanung**



Übersicht Führungsformen des Radverkehrs

Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Separation)	Trennen vom Kfz-Verkehr
<p>Mischverkehr auf der Fahrbahn</p> 	<p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p> 	<p>Radweg mit Benutzungspflicht</p> 
	<p>Gehweg mit zugelassenem Radverkehr</p>  <p>Schutzstreifen</p>  <p>Z 340 als Schmalstrich 0,12 m</p>	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg</p>  <p>Radfahrstreifen</p>  <p>Z 295 als Breitstrich 0,25 m</p>

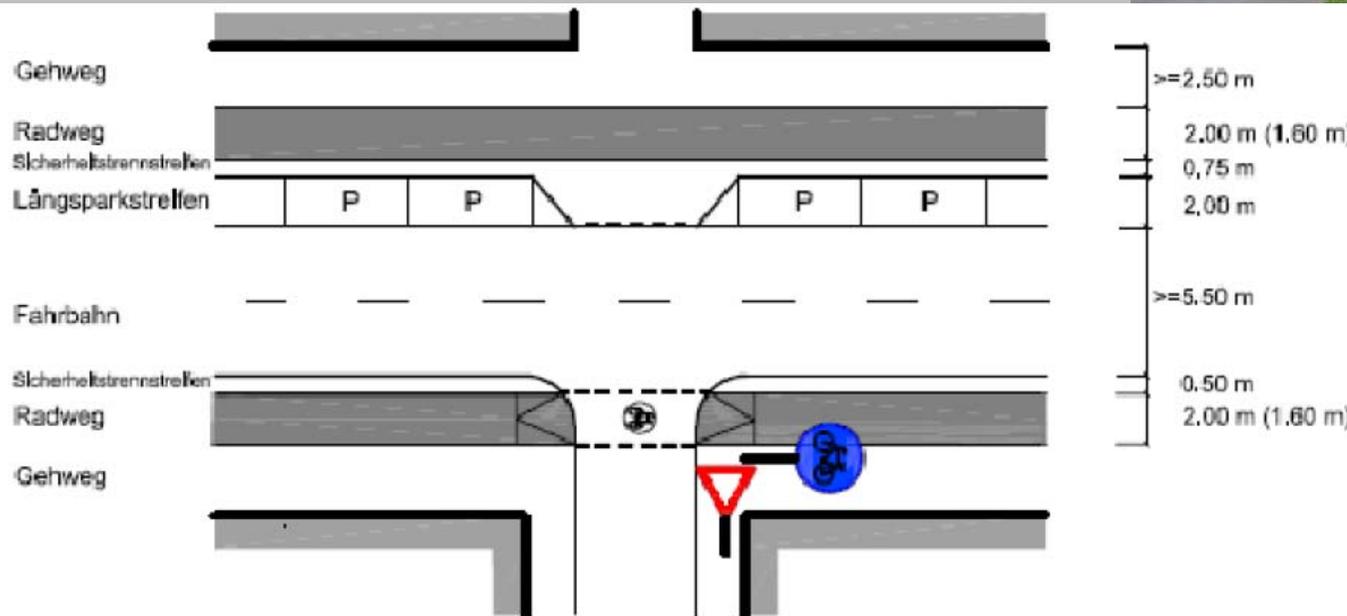


Baulicher Radweg

- Mit und ohne Benutzungspflicht möglich
- Sicherheitstrennstreifen erforderlich



(Stuttgarter Straße)





Baulicher Radweg

Subjektive Sicherheit

- Im Seitenraum fühlt man sich sicher
- Keine Abhängigkeit vom Verhalten anderer

Objektive Sicherheit

- geringes Unfallrisiko
- hohe Akzeptanz
- Begreifbarkeit
- Sicht
- Zustand der Oberfläche

Sicherheitsprobleme:

- Etwa 20% links fahrende Radfahrer
- Dadurch Gefährdung an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten
- Abstände zum ruhenden Verkehr
- Ausreichende Flächen für Fußgängerverkehr (Hornbergstraße)



Gemeinsamer Geh- und Radweg

- Bei Geringem Rad- und Fußgängerverkehr
- Nicht bei vielen Grundstückszufahrten mit schlechter Sicht
- Regelbreite 3,0m, Mindestbreite 2,5m



Gehweg mit Freigabe des
Radverkehrs (ohne
Benutzungspflicht)

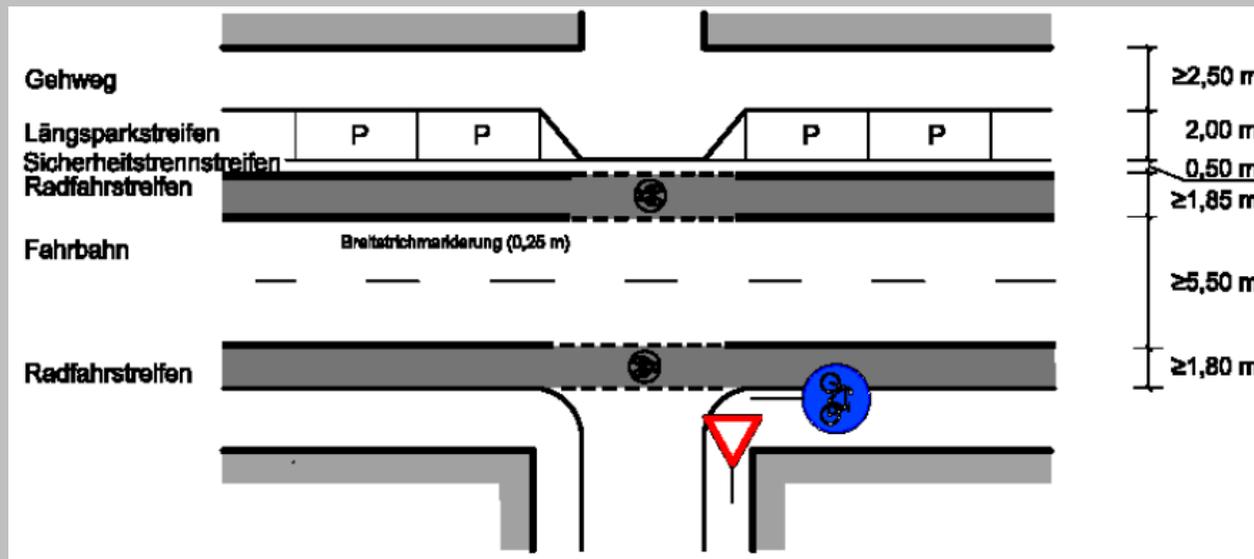


Benutzungspflicht mit
Zeichen 240



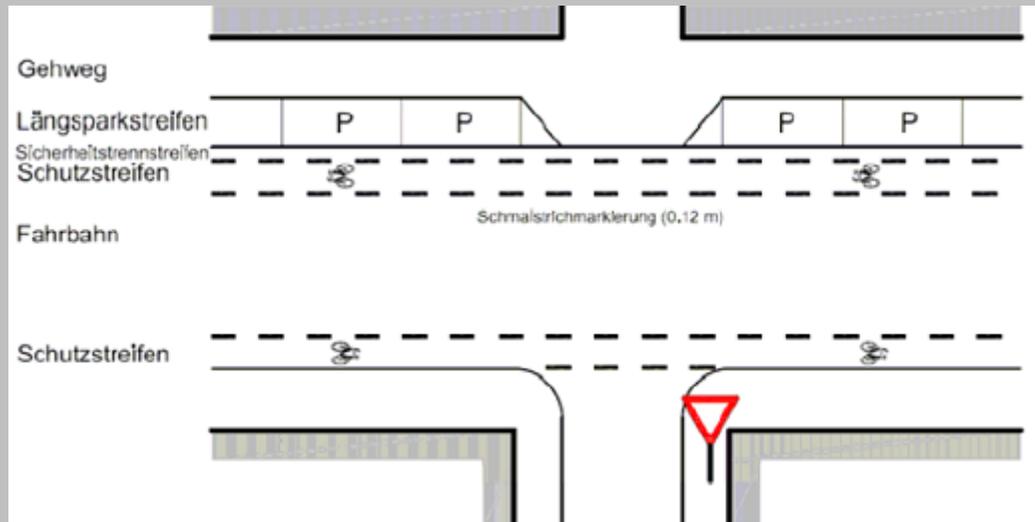
Radfahrstreifen

- Eignung bei hohen Verkehrsstärken
- Nur etwa 10% links fahrende Radfahrer (auf Gehweg)
- Gute Sichtbeziehung auch in Knotenpunkten

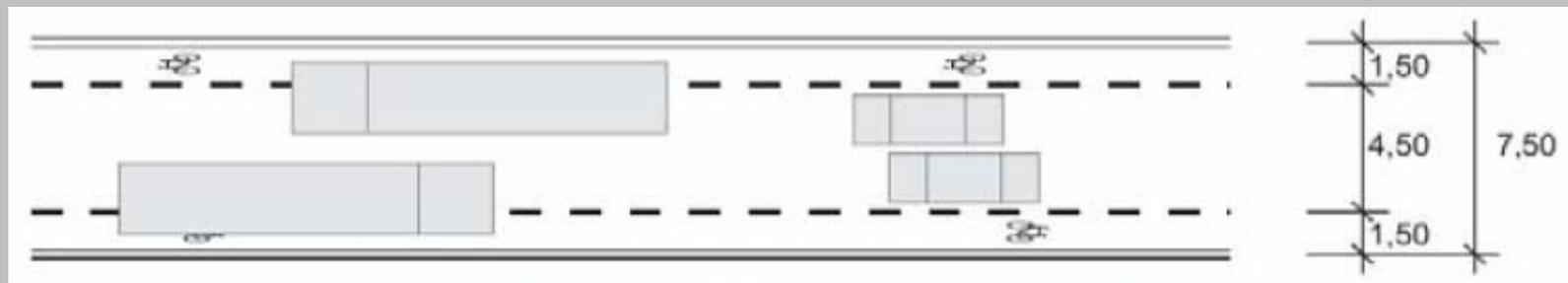




Schutzstreifen



- Schutzraum für Radfahrer, der nur im Bedarfsfall und ohne Gefährdung des Radverkehrs von Kfz überfahren werden darf
- Neu: Parkverbot auf Schutzstreifen





Erfahrung mit Schutzstreifen



- Gute Sicherheitswirkung auch bei hohen Kfz-Stärken
- Gute Akzeptanz
- Geschwindigkeitsdämpfung
- Ungünstig bei der Kombination von Mindestmaßen



Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn



- Regelform in Wohnquartieren
- Bei geringen Verkehrsstärken
- Bei Tempo 30

Sonderformen:

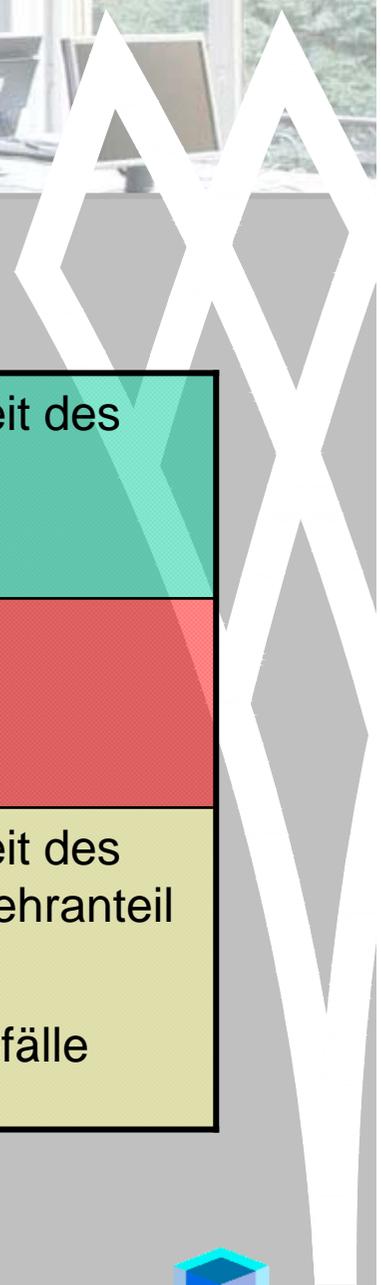
- Einbahnstraße (neu)
- Fahrradstraße (neu)
- durchlässige Sackgassen (neu)





Wahl der Führungsform

1. Schritt	Vorauswahl	Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
2. Schritt	Prüfung Realisierbarkeit	Flächenbedarf, Anschlusskriterien
3. Schritt	Abwägung aller Nutzungsansprüche	Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Schwerverkehranteil Flächenverfügbarkeit, Parken, Knotenpunkte, Gefälle

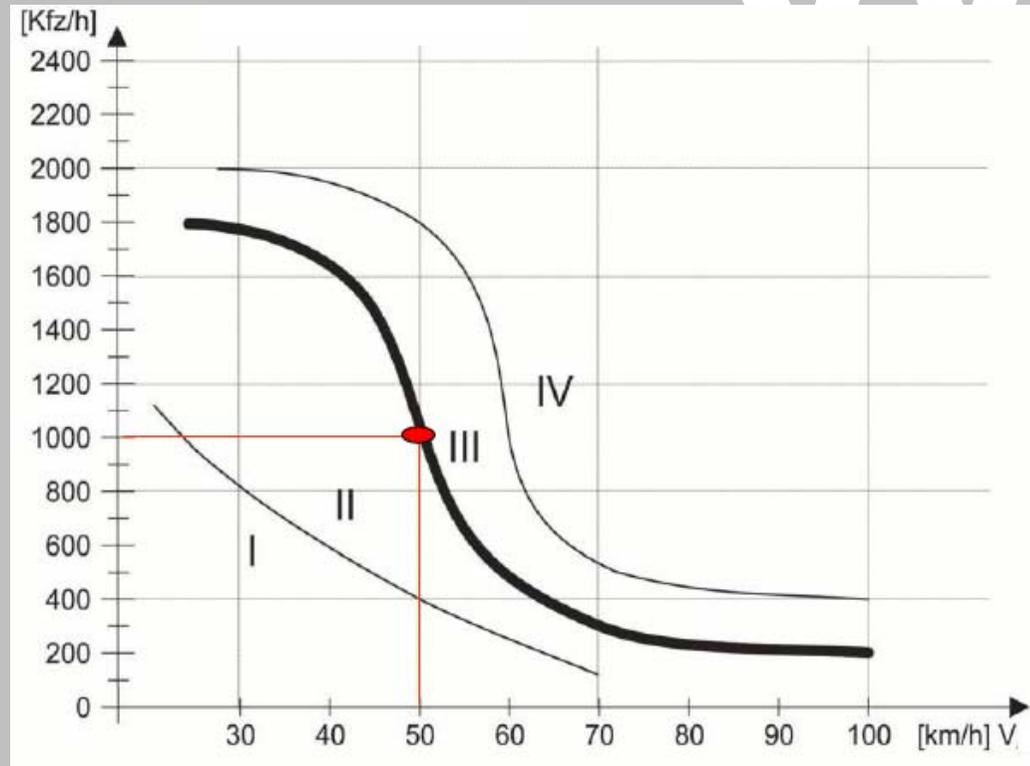




1. Vorauswahl der Regeleinsatzbereiche

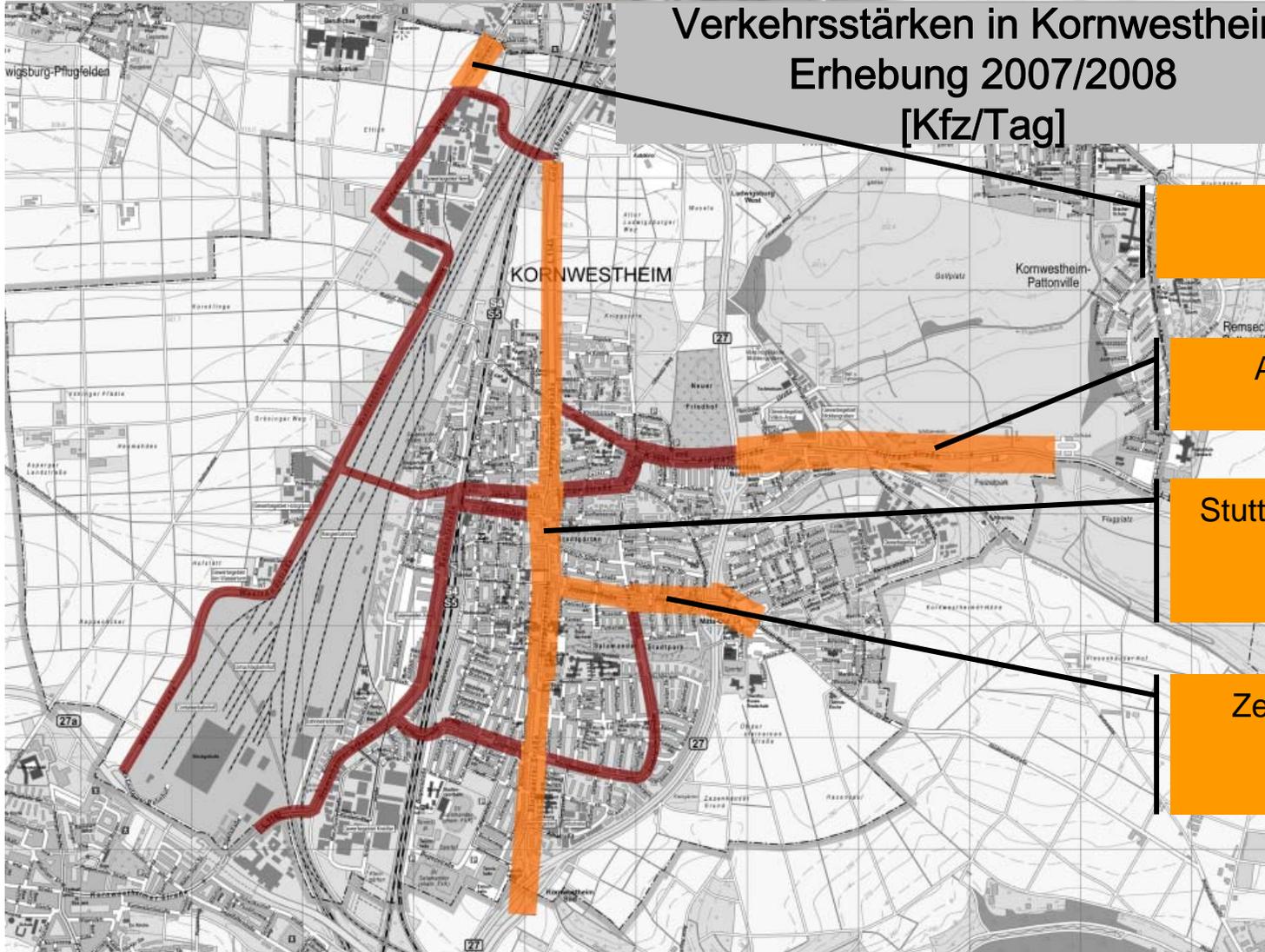
- I. Mischen auf der Fahrbahn
- II. teilweise Separation
- III. Trennungsprinzip
- IV. Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren.





Verkehrsstärken in Kornwestheim Erhebung 2007/2008 [Kfz/Tag]

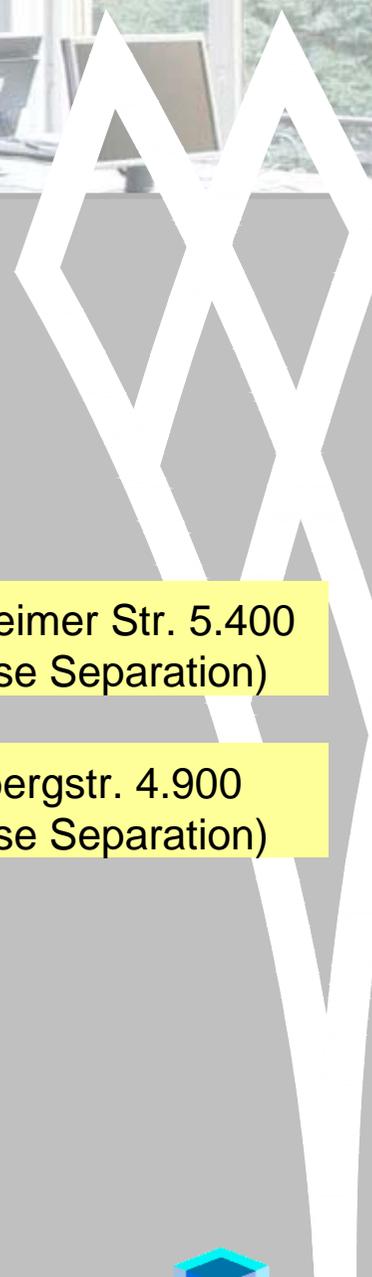


Solitudeallee 10.800
(Trennen)

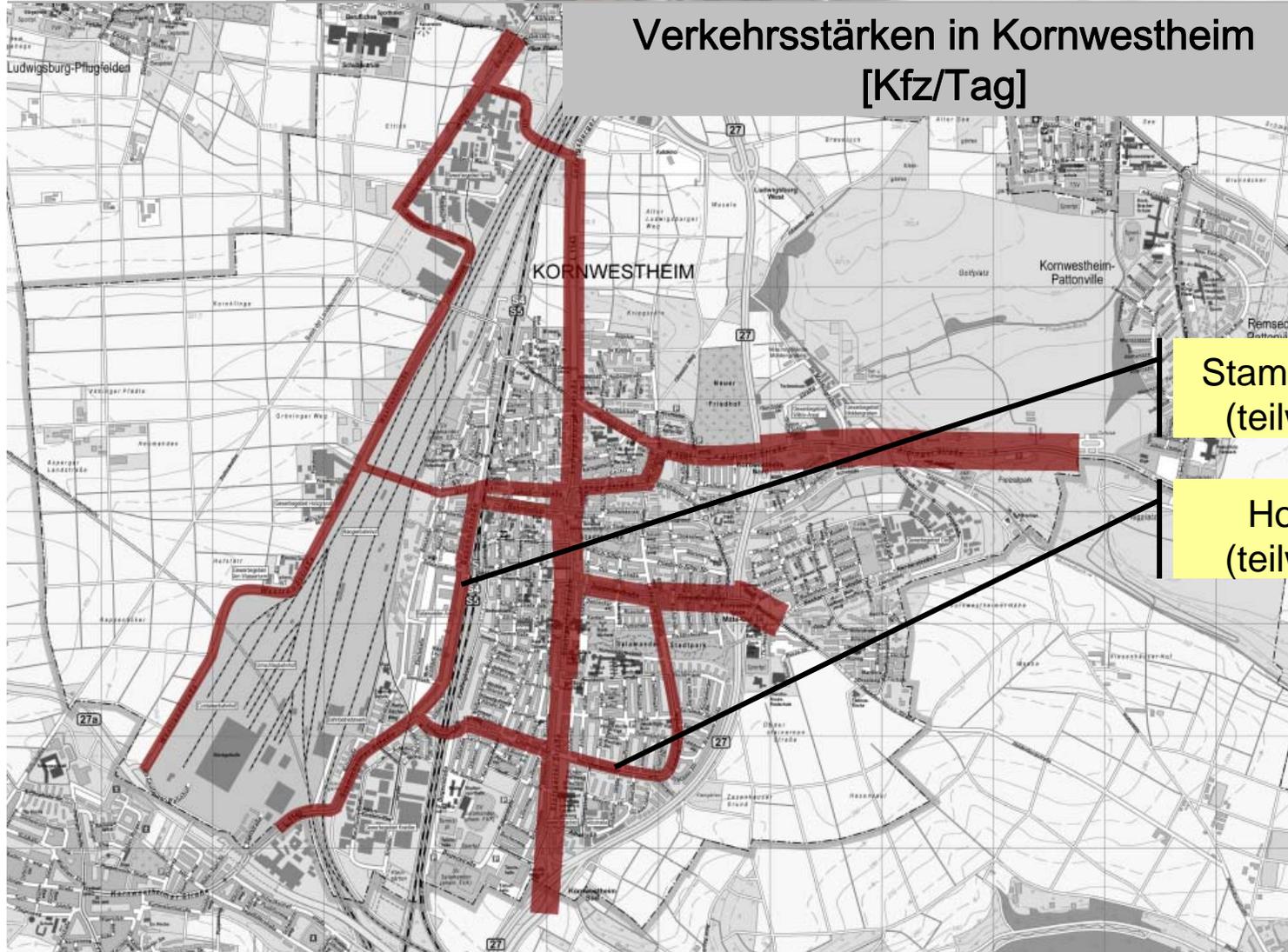
Aldinger Straße 15.800
(Trennen)

Stuttgarter-/Ludwigsburger Str.
9.000 bis 14.600
(Trennen)

Zeppelinstr./Th.Heuss-Str.
9000-14.700
(Trennen)



Verkehrsstärken in Kornwestheim [Kfz/Tag]



Stammheimer Str. 5.400
(teilweise Separation)

Hornbergstr. 4.900
(teilweise Separation)



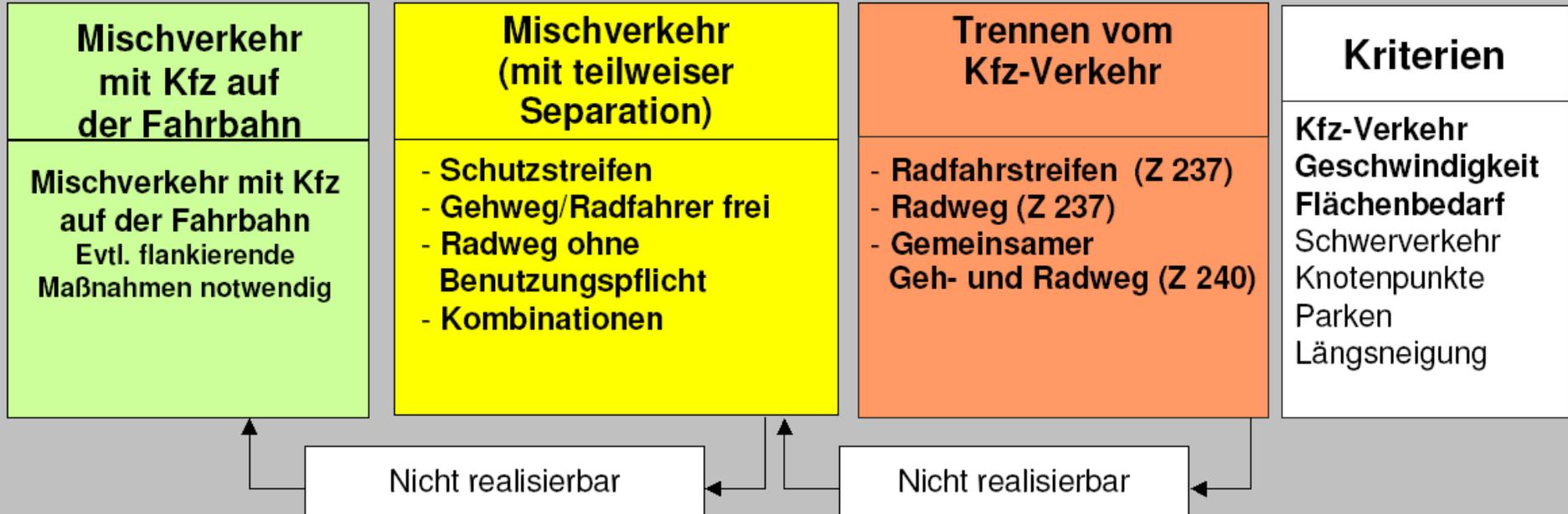
2. Prüfung der Realisierbarkeit



- Breite Seitenraum?
- Spurbreiten
- Grunderwerb?
- Führung im Knotenpunkt



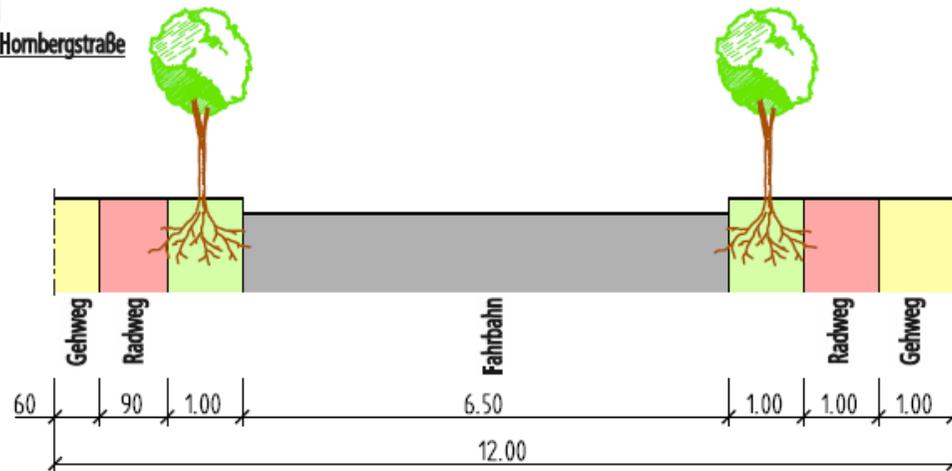
3. Abwägung





Hornbergstraße

RO E 1
Bestand
Bereich Hornbergstraße



RO E 2



- Zu geringe Breite im Seitenraum
- Bei 6,50m kein beidseitiger Schutzstreifen möglich



Beispiel Bahnhofstraße



Nutzungsansprüche:

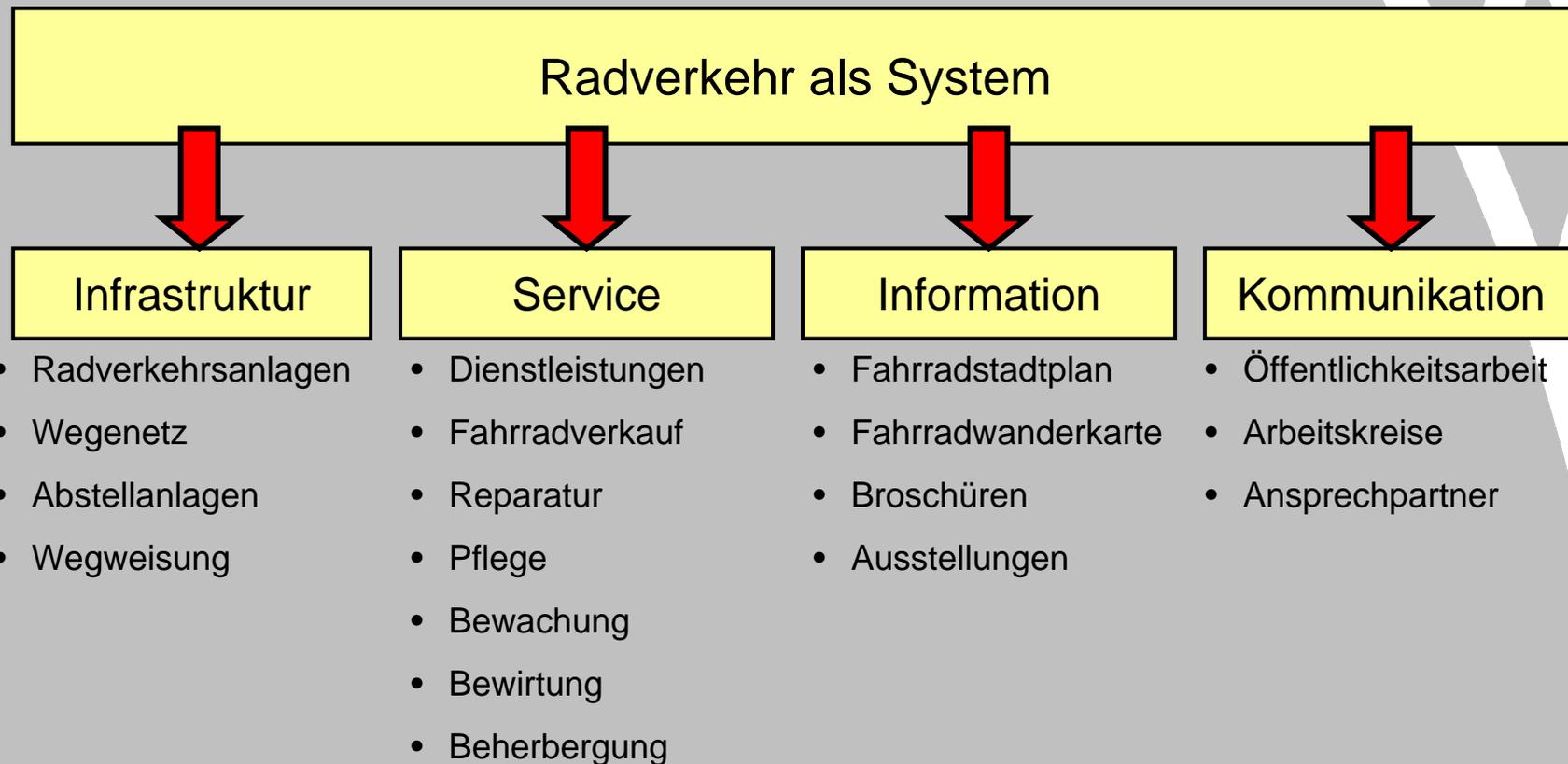
- Verbindungsfunktion
- Radverkehr
- Hoher Fußgängerverkehr
- Lineare Überquerbarkeit
- Anlieferung
- Parken
- Hohe Parkfrequenz

➔ Keine Vereinbarkeit aller Nutzungsansprüche

➔ Lösung im Zuge der Umsetzung Rahmenplan angestrebt



Nationaler Radverkehrsplan





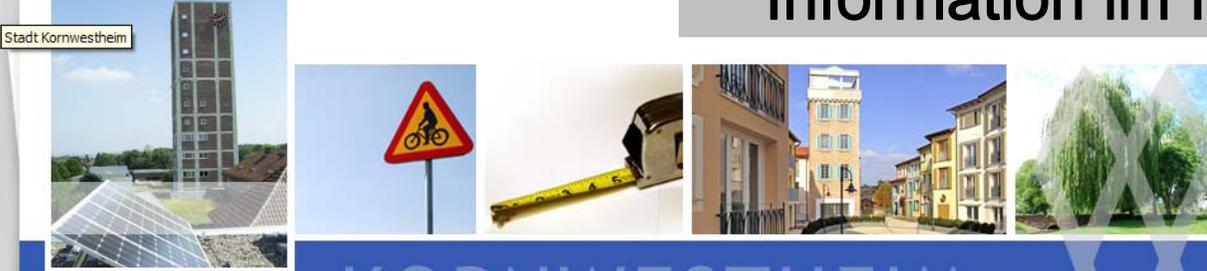
Radverkehrsnetz in Kornwestheim





Information im Internet

Startseite | Impressum | Inhalt | Hilfe | Veranstaltungskalender | RSS-Feeds abonnieren



STADT KORNWESTHEIM

Suchbegriff eingeben?

Stadt Kornwestheim

Bürgerservice

Rathaus & Verwaltung

Bauen & Umwelt

- Informationen für Bauinteressenten
- Flächennutzungsplan
- Bebauungspläne
- Pläne & Konzepte**
- Radverkehrsleitsystem
- LKW-Lenkungskonzept
- Spielplatzleitplan
- Sanierungsgebiete
- Denkmalschutz
- Gutachterausschuss
- Umwelt & Energie
- Städtische Wohnbau GmbH

Betreuung & Bildung

Kultur & Sport

Wirtschaft & Gewerbe

Startseite | Bauen & Umwelt | Pläne & Konzepte | Radverkehrsleitsystem

Radverkehrsleitsystem

Vorlesen

Wegweisungs- und Leitsystem für den Radverkehr in Kornwestheim

Im Rahmen des Lokale Agenda 21 - Prozesses in Kornwestheim wurde in den Jahren 2002-2003 vom Arbeitskreis Stadtplanung und Verkehr ein Wegweisungs- und Leitsystem für den Radverkehr in Kornwestheim erstellt und anschließend umgesetzt. Im Sinne einer umweltverträglichen, nachhaltigen Entwicklung soll das Wegweisungs- und Leitsystem dazu beitragen, das Radfahren in Kornwestheim attraktiver zu machen mit dem Ziel, möglichst viele Mitbürger zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu bewegen.



Radrouten

Diesem System liegt ein Routennetz mit Nord-Süd- und Ost-West-Routen zugrunde. Es ist für den Alltags-, Freizeit- und Ausflugsverkehr ausgelegt und soll neben der Wegweisung zu regionalen Zielen und der Anbindung an regionale und überregionale Radwege bzw. Rundtouren auch ein Leitsystem zu innerstädtischen Zielen sein.

Weitere Erläuterungen finden Sie in angehängtem Flyer.

- [Flyer "Wegweisungs- und Leitsystem Radverkehr" \(PDF\)](#)

Kontakt

Stadt Kornwestheim
Stadtplanungsamt
Jakob-Sigle-Platz 1
70806 Kornwestheim
Tel.: 07154 202-8801
Fax: 07154 202-8802



Wegweisung und Abstellanlagen





Ausblick

Durch die neue StVO:

- Handlungsbedarf bei bestehender Radverkehrsanlagen prüfen
- Handlungsbedarf bei Lichtsignalanlagen bis 2012

Weitere Entwicklung:

- Grundstücks- und Erwerbsplan zur künftigen Realisierung
- Viele Systemelemente sind in Kornwestheim vorhanden und können weitergeführt werden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!