

Anlage 2

Änderung der Straßenverkehrsordnung(STVO) zum 01.09.2009 Auszug der wichtigsten Änderungen, die den Radverkehr betreffen:

Zu den mit der STVO 1997 eingeführten Neuregelungen wurden viele Untersuchungen zur Sicherheit geöffneter Einbahnstraßen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen angestellt. Als Ergebnis kam heraus, dass die anfänglich geäußerten Befürchtungen und die daraus resultierenden Anwendungseinschränkungen überflüssig wurden. Viele 1998 eingeführte Regelungen wurden daher mit erheblich verringerten Anforderungen endgültig in die STVO übernommen. Derzeit erfolgt eine Überarbeitung der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen", die auf die neuen Festsetzungen der STVO eingeht. Insgesamt geht es um Maßnahmen zur Förderung und Erleichterung des Radverkehrs. Die wesentlichsten Maßnahmen und Auswirkungen sind im Folgenden aufgezählt:

1. weitgehende Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht; die Verkehrsbehörden dürfen die Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 nur noch anordnen, bei zwingender Gebotenheit wegen einer außerordentlichen Gefahrenlage für Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse. Wenn es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern, so darf die Anordnung nur bei ausreichenden Flächen für den Fußgängerverkehr und nur bei Zumutung der Benutzung erfolgen, z.B. muss die Radwegbreite den gewünschten Verkehrsbedürfnissen entsprechen und eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorhanden sein.
2. Die Breite von Radwegen in Hauptverkehrsstraßen sollten ein Überholen von Radfahrern untereinander ermöglichen.
3. Alle nicht mehr mit dem blauen Zeichen gekennzeichneten "Radwege" gelten als sonstige Radwege und sind weiterhin dem Radverkehr vorbehalten. Das bedeutet, dass jede sonstige Nutzung unzulässig ist und eine Ordnungswidrigkeit gemäß STVO darstellt. Die Kennzeichnung kann über ein Hinweiszeichen mit der Aufschrift "Radweg", sowie über die Rotfärbung, Markierungen von Fahrradsymbolen usw. weiterhin erfolgen, ohne dass daraus eine Benutzungspflicht für Radfahrer entsteht.
4. Schutzstreifen Für die Ausweisung von Schutzstreifen gibt es keine Kfz-Belastungsobergrenze mehr und keine Mindestfahrbahnbreite, so lange eine gefahrlose Begegnung von zwei Pkw auf der verbleibenden Fahrbahn möglich ist. Die Anlage des Schutzstreifens ist nicht mehr zwingend mit einem Halteverbot verbunden, sondern die Leitlinie 340 ordnet jetzt ein Parkverbot auf den Schutzstreifen an. Ein Halteverbot kann bei Bedarf zusätzlich festgesetzt werden.
 - Der Schutzstreifen ist anders als der Radfahrstreifen Teil der Fahrbahn. Das Verbot für den Kfz-Verkehr, den Schutzstreifen im Längsverkehr mitzubenutzen, wurde in der neuen STVO deutlicher formuliert: "Fahrzeugführer dürfen auf der Fahrbahn markierte Schutzstreifen für den Radverkehr **nur** bei Bedarf überfahren. Dabei dürfen Radfahrer nicht gefährdet werden."
5. Abbiegen Geradeausfahrende Radfahrer haben gegenüber Abbiegenden als "Neben der Fahrbahn Fahrende" Vorrang, wenn der Radweg weniger als 5 m von der Straße abgesetzt ist.

6. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung; Die Voraussetzungen wurden reduziert auf Tempo-30-Straßen, eine ausreichende Begegnungsbreite, übersichtliche Verkehrsführung und falls erforderlich ist ein Schutzraum anzulegen. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, ist kaum ein Fall mehr denkbar, in dem das Einfahrtverbot auch für den Radverkehr rechtmäßig angeordnet werden kann.
- Einbahnstraßen sollen für Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar sein. Konkrete Mindestbreitenangaben gibt es jetzt nur noch für Straßen, die von Linienbussen oder stärkerem LKW-Verkehr befahren werden. In diesen Fällen darf die Fahrbahn – außer an Engstellen – nicht schmaler als 3,5 m sein. oder in besonders begründeten Fällen kann die Kommune weiterhin eine "echte Einbahnstraße" für alle Verkehrsarten ausweisen. Aufgrund der positiven Erfahrungen in vielen Städten seit 1998, wurde auf sämtliche weitere Bedingungen, wie z.B. bauliche Anlagen, Markierungen usw. verzichtet. (Beispiel: Frankfurt /Main hat 95 % aller Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr geöffnet – nur die mehrspurigen Einbahnstraßen sind noch ausgeschlossen.)
 - Nur falls es in besonderen Situationen als erforderlich angesehen wird, ist ein Schutzraum anzulegen
7. Eine Ausweisung von Fahrradstraßen ist möglich, wenn der Radverkehr vorherrschend ist oder dies erwartet wird.
8. Eine Freigabe von Radwegen für Inlineskater ist nur bei ausreichender Breite auch in Spitzenzeiten mit einem Zusatzschild möglich
9. Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen Das Sinnbild für "Fußgänger" oder "Radfahrer" ist in das Sackgassenschild zu integrieren, wenn die Durchlässigkeit nicht vor Ort erkennbar ist.

Überprüfung der Straßenbreiten

Die Überprüfung der Straßenbreiten in der 30-er-Zone der Altstadt zeigt, dass in vielen Einbahnstraßen in der Altstadt Fahrbahnquerschnitte über 3,5 m vorliegen, so dass eine Neubeschilderung im Sinne der STVO und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 erfolgen muss. In der letzten Spalte ist jeweils vermerkt, warum keine Freigabe erfolgen soll, bzw. ob Besonderheiten vorliegen. Beispielsweise schlägt die Verwaltung bei der Schulstraße trotz einer vorliegenden Breite > 3,5 m und übersichtlicher Führung vor die bisherige Regelung zu belassen, um dem Busverkehr Vorrang einzuräumen.

Straßenabschnitt	durchschnittliche Breite (Engstelle)	Freigabe bzw. Begründung warum nicht!
Bachgasse (Abschnitt nördl. Waaghausstraße)	3,5 - 3,6 m	Freigabe
Bachgasse (Abschnitt südl. Waaghausstraße)	4,0 – 5,0 m Engstelle 3,5m	Freigabe
Bahnhofstraße (Altstadt)	4,9 -5,2 m	Freigabe bis Zufahrt TG der Ulmer-Tor-Straße; im Einmündungsbereich keine Freigabe, da zu gefährlich;

Straßenabschnitt	durchschnittliche Breite (Engstelle)	Freigabe bzw. Begründung warum nicht!
Consulentengasse	3,0 - 3,3 – 4,5 m	keine Freigabe, Breite bei erhöhtem Bus- und Lkw-Verkehr nicht ausreichend; kein Ausweichen auf die mit Hochbor-den getrennten, ohnehin zu schmalen Gehwege möglich
Ehinger-Tor-Straße	2,7 – 3,0 m	keine Freigabe, da zu eng, parkende Fahrzeuge auf beiden Seiten lassen ein Ausweichen kaum zu
Gymnasiumstraße	4,0 -4,3 Engstelle 3,5	bereits freigegeben
J.-Knecht-Straße	3,6 – 3,9 m Engstelle 3,0 m	Freigabe
Karpfengasse	2,7 – 3,2 m	keine Freigabe aufgrund durchgängiger Parkplätze und Hochborde, die ein Ausweichen erschweren; viel Verkehr
Museumsstraße	> 4,0 m zwei Engstellen 3,0 m	Freigabe geringes Verkehrsaufkommen
Obstmarkt	3,5 -4,0 m	Freigabe
Pfluggasse (Abschnitt südl. Waaghausstraße)	3,4 m	Freigabe, geradlinige Führung, bereits heute Schülerverkehre in Gegenrichtung; zu beobachten
Pfluggasse (Abschnitt nördl. Waaghausstraße)	3,8 m	Freigabe
Schrankenstraße	3,7 m Engstelle 3,3 m	Freigabe
Schulstraße	3,6 – 6,0 m Engstelle 3,3 m	keine Freigabe, hoher Bus-/ Lkw-Verkehr Gefährdung der Radfahrer; Verlangsamung des Busverkehrs
Schwanenstraße	3,5 – 4,5 m	Freigabe
Sennhofgasse	3,5 - 4,5 m	keine Freigabe, hoher Bus-/ Lkw-Verkehr Gefährdung der Radfahrer; Verlangsamung des Busverkehrs
Ulmer-Tor-Straße (Altstadt)	> 4,5 m Engstelle 4,0 m	Freigabe bis Ulmer Tor, östlich des Ulmer Tors nur über Platzbereich möglich
Viehmarktstraße (Abschnitt westl. Museumsstraße)	3,4 – 3,5 m	Freigabe
Waaghausstraße	4,6 m	Freigabe
Weberberggasse	3,6 - 4,6 m Engstelle 3,1 m	Freigabe
Zwingergasse	3,35 – 3,6 m	keine Freigabe, unübersichtlich durch die Einmündung, kein Ausweichen möglich