

Hausmitteilung

An: Jeannine Albrecht, FGL 4.61 Stadtplanung
Von: Marcel Herzog, SB Verkehrsplanung 4.61
(inkl. Änderungen von Fr. Albrecht zum 1. Entwurf)
Kopie an: Marion Nötzel, FGL 4.66
Christfried Tschepe FBL 4
Datum: 08.06.2020
Betreff: Prüfung Beschluss Antrag 7/AN/112 Schaffung eines
Radfahrangebotsstreifens in der Eisenbahnstraße



Sehr geehrte Frau Albrecht,

mit Hausmitteilung vom 26.03.2020 wurde ich mit der Prüfung des Antrages 7/AN/112 beauftragt.

Verkehrsdatenerhebung 2018 – Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr DTWw in der Eisenbahnstraße (Am Stern – Seelower Straße):: 2.900 Kfz/24h bei 5% Schwerverkehrsanteil; Spitzenstunde: rund 350 Kfz/h

Die Straßenraumbreite beträgt rund 16 m. Teilabschnitte sind breiter bzw. schmaler.

Die Fahrbahnbreite der Eisenbahnstraße beträgt rund 4,75 m. Diese entspricht 50 cm mehr als die Vorgaben der ERA 2010 vorsehen. Diese sieht bei Einstreifigen Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen) für Hauptverkehrsstraßen als Regelfall den Radverkehr auf der Fahrbahn vor, mit einer Fahrbahnbreite von 4,25 m.

Die Eisenbahnstraße fällt in die Kategorie Hauptverkehrsstraße (mit Linienbusverkehr).

Allgemein: Aufgrund des nicht unbedeutenden Schwerverkehrs (Busse + Lieferverkehr) könnten gemäß ERA 2010 für die Eisenbahnstraße Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht kommen.

Prüfung der diskutierten Verkehrsregelungen:

Fußgängerzone

Die StVO besagt, dass anderer als Fußgänger diese Zone nicht betreten darf. Ausnahmefälle können zugelassen werden, mit entsprechender Beschilderung. Gegenüber diesen Fahrzeugen hat der Fußgängerverkehr jedoch Vorrang. Fußgänger dürfen durch Fahrzeuge nicht behindert oder gefährdet werden und es gilt grundsätzlich Schrittgeschwindigkeit. Polizei und Rettungsdienste dürfen einfahren. Mögliche Ausnahmen sind:

- Lieferverkehr frei, ggf. auf bestimmte Zeiten (Morgens/Abends) beschränkt. Post und Paketdienste, KWU, etc. fahren jedoch tagsüber.
- Bewohner frei
- Taxis für Krankentransporte
- Radfahrer frei: Radfahrer dürfen grundsätzlich nicht in die Fußgängerzone einfahren und müssen das Fahrrad schieben. Im Fall einer Ausnahmeregelung haben Fußgänger immer noch Vorrang, Schrittgeschwindigkeit erforderlich.

- Sondergenehmigung für Linienbusse, auch mit höherer Geschwindigkeit als Schrittgeschwindigkeit

Einschätzung: Die Einrichtung einer Fußgängerzone ist kein geeignetes Mittel, um die Situation des Radverkehrs zu verbessern. Radfahrende dürfen diese nur mit Ausnahmeregelung und auch nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Die Eisenbahnstraße ist jedoch eine Hauptroute des Radverkehrs in Fürstenwalde und dient der Erschließung des Bahnhofs. Es ist daher illusorisch zu glauben, dass Radfahrer in der Fußgängerzone ihr Fahrrad schieben bzw. mit Schrittgeschwindigkeit fahren werden.

Wer als Pkw-Fahrer keine Sondergenehmigung für die Einfahrt erhält und z.B. zum Bahnhof möchte, kann diesen ohne einen Umweg über die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße sowie die Karl-Marx-Straße erreichen. Die Kurzzeitparkplätze vor dem Landkreisgebäude sowie dem Pfennigland sind aus dieser Richtung kommend jedoch nicht anfahrbar. Die an die Seelower Straße angrenzenden Wohnstraßen wären auf diesem Wege mit einem doppelt so langen Umweg wie über die Eisenbahnstraße erreichbar (Umweg 700 m).

Im entsprechenden Abschnitt der Eisenbahnstraße liegen die Haltestellen „Am Stern“ und „Seelower Straße“. Diese gehören mit zu den am stärksten angefahrenen Bushaltestellen im Stadtgebiet und werden durch fast alle Stadt- sowie Regionalbuslinien erschlossen. Sollte es für den Busverkehr keine Ausnahmegenehmigung geben, wären diese Haltestellen nicht mehr anfahrbar. Dies stellt eine massive Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes dar und sollte unbedingt vermieden werden. Für den Fall, dass der allgemeine Kfz-Verkehr nicht mehr einfahren darf, muss die Erreichbarkeit der Ziele in der Eisenbahnstraße insbesondere für Ältere und Junge weiterhin attraktiv bleiben. Die Lichtsignalanlage Külz-/Karl-Marx-Straße sorgt für eine Fahrzeitverlängerung der Busse gegenüber heute.

Zur Erschließung der Rahn-Schule für den Schülerverkehr sowie der Einzelhandelsgeschäfte für den Lieferverkehr und um Umwege zu vermeiden ist weiterhin das Befahren des Linienbusverkehrs erforderlich. Grundsätzlich könnte das Verkehrsaufkommen in seiner absoluten Zahl verringert werden, die beengten Platzprobleme bleiben jedoch; Probleme mit entgegenkommendem Radverkehr auf dem separaten Radweg ebenfalls. Stellplätze für Anlieger und die Geschäfte sind ebenfalls weiterhin erforderlich.

Die Beschilderung erfolgt mit Zeichen 242 für Anfang und Ende sowie Zusatzzeichen für Ausnahmeregelungen.

Ein Umbau der Straße zu einer (niveaugleichen) Mischverkehrsfläche wäre erforderlich. Dies ist als aufwändig (z.B. Vollsperrung) und kostenintensiv einzuschätzen.

Neben Polizei und Rettungsdiensten sind weitere Ausnahmen für die Einfahrt zu gestatten:

- Lieferverkehr frei, ggf. auf bestimmte Zeiten (Morgens/Abends) beschränkt. Post und Paketdienste, KWU, etc. fahren jedoch tagsüber.
- Bewohner frei
- Taxis für Krankentransporte
- Linienbusse

Die Erfahrung zeigt, dass Kontrollen der Ausnahmeregelungen durch Polizei und Ordnungsamt nicht im erforderlichen Maße durchgeführt werden können, sodass auch weiterhin mit dem Einfahren von Unberechtigten zu rechnen ist.

Zwischenfazit: Die vielen Ausnahmeregelungen sowie die zu erwartenden Einfahrten von Unberechtigten führen dazu, dass die Verkehrsstärke wahrscheinlich nicht wesentlich verringert werden kann. Insbesondere die vielen Busse, der Lieferverkehr sowie die Ein- und Ausparkvorgänge sind auch weiterhin als Konfliktpunkte gegeben.

Tempo 20-Zone Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Gesetzesgrundlage: § 45 Abs. 1d StVO

Hat der Fahrzeugverkehr in zentralen städtischen Bereichen trotz erheblichen Fußgängerverkehrs keine untergeordnete Bedeutung, kommt die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als tempolimitierte Zone mit 10 oder 20 km/h in Betracht.

Auf den Fahrgassen besteht weder Fußgängervorrang, noch ist das Spielen erlaubt. Halten und Parken ist überall dort gestattet, wo es nicht ausdrücklich beschränkt ist.

Die Tempo 10/20-Zone ist eine Sonderform der Tempo 30-Zone. Die Seitenbereiche sollten baulich abgetrennt werden. Dies ist in der Eisenbahnstraße derzeit gegeben.

Beschilderung: Z. 374.1 und 374.2

Einschätzung: Eine Tempo 20-Zone sollte ohne baulichen Aufwand umgesetzt werden können. Es ist lediglich die Beschilderung zu ändern. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 bzw. 20 km/h darf der Radverkehr auf der Fahrbahn im Prinzip legal nicht mehr überholt werden. Für den Radverkehr in Gegenrichtung ergibt sich jedoch keine Verbesserung.

Fahrradstraße

Gesetzesgrundlage: § 41 StVO (Vorschriftszeichen)

Eine Fahrradstraße ist vorrangig für die Nutzung durch den Radverkehr vorgesehen. Die Regelung bezieht sich üblicherweise auf die Fahrbahn der Straße, jedoch nicht auf die Fußwege. Radfahrer dürfen auf diesen Straßen auch nebeneinander fahren und haben gegenüber anderem Verkehr Vorrang.

Radfahrer können in einer Fahrradstraße die gesamte Fahrbahn nutzen. Dies unterscheidet diese von einem Radweg oder einem Radfahrstreifen.

Der Vorrang des Radverkehrs soll mehr Sicherheit für die Radfahrer bringen, denn Kfz dürfen diese nur befahren, wenn dies durch zusätzliche Verkehrsschilder erlaubt ist.

Dürfen Kraftfahrer diese Straße befahren, müssen sie sich dem Radverkehr anpassen, denn dieser hat in einer Fahrradstraße Vorfahrt. Eine Behinderung oder gar eine Gefährdung soll so verhindert werden. So ist es besonders wichtig, dass in einer Fahrradstraße die Geschwindigkeit entsprechend angepasst wird. Die Höchstgeschwindigkeit liegt in diesem Bereich bei 30 km/h (wie bisher).

Beschilderung: Z. 244

Eine bauliche Umgestaltung der Eisenbahnstraße ist nicht zwingend erforderlich. Die Fahrbahn wird zur Einbahn-Fahrradstraße, Fußgänger benutzen weiterhin die Gehwege, der entgegenkommende Radverkehr nutzt den baulich angelegten Radweg. Neben Polizei und Rettungsdiensten sollten weitere Ausnahmen für die Einfahrt gestattet werden:

- Lieferverkehr frei, ggf. auf bestimmte Zeiten (Morgens/Abends) beschränkt. Post und Paketdienste, KWU, etc. fahren jedoch tagsüber.
- Bewohner frei
- Taxis für Krankentransporte
- Linienbusse

Einschätzung: Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist kein geeignetes Mittel, um die Situation des Radverkehrs deutlich zu verbessern. Radfahrende genießen gem. StVO in einer Fahrradstraße Vorrang. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer daran halten – wie jetzt schon beim zu nahen Überholen der Radfahrenden. Zudem sieht eine Fahrradstraße Tempo 30 vor – ebenfalls keine Verbesserung, da der Kfz-Verkehr schneller als der Radverkehr ist.

Im entsprechenden Abschnitt der Eisenbahnstraße liegen die Haltestellen „Am Stern“ und „Seelower Straße“. Diese gehören mit zu den am stärksten angefahrenen Bushaltestellen im Stadtgebiet und werden durch fast alle Stadt- sowie Regionalbuslinien erschlossen. Sollte es für den Busverkehr keine Ausnahmegenehmigung geben, wären diese Haltestellen nicht mehr anfahrbar. Dies stellt eine massive Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes dar und sollte unbedingt vermieden werden. Für den Fall, dass der allgemeine Kfz-Verkehr nicht mehr einfahren darf, muss die Erreichbarkeit der Ziele in der Eisenbahnstraße insbesondere für Ältere und Junge weiterhin attraktiv bleiben. Die Lichtsignalanlage Külz-/Karl-Marx-Straße sorgt für eine Fahrzeitverlängerung der Busse gegenüber heute.

Wer als Kfz-Fahrer keine Sondergenehmigung für die Einfahrt erhält und z.B. zum Bahnhof möchte, kann diesen ohne einen Umweg über die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße sowie die Karl-Marx-Straße erreichen. Die Kurzzeitparkplätze vor dem Landkreisgebäude sowie dem Pfennigland sind aus dieser Richtung kommend jedoch nicht anfahrbar. Die an die Seelower Straße angrenzenden Wohnstraßen wären auf diesem Wege mit einem doppelt so langen Umweg wie über die Eisenbahnstraße erreichbar (Umweg 700 m).

Zur ÖPNV-Erschließung der Rahn-Schule sowie der Einzelhandelsgeschäfte und um Umwege zu vermeiden ist das Befahren des Linienbusverkehrs weiterhin zwingend erforderlich. Grundsätzlich könnte das Verkehrsaufkommen theoretisch verringert werden, die beengten Platzprobleme bleiben jedoch, Probleme mit entgegenkommendem Radverkehr auf dem separaten Radweg ebenfalls. Stellplätze für Anlieger und die Geschäfte sind ebenfalls weiterhin erforderlich.

Die Erfahrung zeigt, dass Kontrollen der Ausnahmeregelungen nicht im erforderlichen Maße durchgeführt werden können, sodass auch weiterhin mit dem Einfahren von Unberechtigten zu rechnen ist.

Zwischenfazit: Die vielen Ausnahmeregelungen sowie die zu erwartenden Einfahrten von Unberechtigten führen dazu, dass die Verkehrsstärke wahrscheinlich nicht wesentlich verringert werden kann. Insbesondere die vielen Busse, der Lieferverkehr sowie die Ein- und Ausparkvorgänge sind auch weiterhin als Konfliktpunkte gegeben.

Radfahrstreifen

Gesetzesgrundlage: § 2 StVO

Beschilderung: Sonderfahrstreifen, durch Zeichen 295 als Fahrstreifenbegrenzung (durchgezogene Linie) sowie Z. 237 (blaues Schild; benutzungspflichtiger Radweg) abgegrenzt.

Für Radfahrende besteht Benutzungspflicht und für Kfz Benutzungsverbot, auch für Ausweichmanöver oder zum Halten oder Parken. Kfz müssen links vom Radfahrstreifen fahren (§ 9 Abs. 3). Beim Rechtsabbiegen haben geradeaus fahrende Radfahrer Vorrang (§ 9 Abs. 3). Auf dem Radfahrstreifen darf schneller als auf der Fahrbahn gefahren werden.

Gemäß ERA 2010 wird für Straßen mit hohem Radverkehrsanteil sowie häufigem Auftreten von Anhängern bzw. Lastenrädern eine Mindestbreite von 2,0 m empfohlen. Sind Rinnen nicht gut befahrbar, sollte der Radfahrstreifen entsprechend breiter angelegt werden (hier: 0,3 m). Zwischen Radfahrstreifen und angrenzendem Parkstreifen soll immer ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m angelegt werden.

Die Regelbreite des angrenzenden Fahrstreifens entspricht nach RAS 06 mindestens 3,25 m. Aufgrund des Lieferverkehrs sowie des Busverkehrs ist dies unbedingt einzuhalten. Bei einer Fahrbahnbreite in der Eisenbahnstraße von 4,75 m verbleiben für den Radfahrstreifen plus Sicherheitstrennstreifen insgesamt nur 1,5 m. Dies ist deutlich zu schmal, daher kann ein Radfahrstreifen nicht umgesetzt werden.

Schutzstreifen

Gesetzesgrundlage: § 2 StVO, ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)

Beschilderung: Z. 340 (gestrichelte Leitlinie) sowie Markierung „Fahrradsymbol“

Schutzstreifen sind keine Seitenstreifen, sondern im Regelfall Teil der Fahrbahn und dienen vorwiegend dem Radverkehr. Für Radfahrende besteht wegen des Rechtsfahrgebots des § 2 Abs. 2 Benutzungspflicht. Radfahrende dürfen den links vom Schutzstreifen fahrenden Verkehr rechts überholen.

Andere Fahrzeuge dürfen den Schutzstreifen nur bei Bedarf überfahren (z.B. Begegnung mit Lastkraftwagen oder beim Abbiegen). Beim Rechtsabbiegen haben geradeaus fahrende Radfahrer Vorrang (§ 9 Abs. 3). Mit der StVO-Novelle im Frühjahr 2020 ist auf Schutzstreifen nicht nur das Parken sondern auch das Halten verboten.

Gemäß ERA 2010 ist ein Schutzstreifen in der Regel 1,50 m breit. Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigen Parkwechsell (Kurzzeitparkplätze in der Eisenbahnstraße) ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m markiert werden.

Die ERA 2010 sieht bei Einstreifigen Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen) für Hauptverkehrsstraßen als Regelfall den Radverkehr auf der Fahrbahn vor, mit einer Fahrbahnbreite von 4,25 m. Für einen Schutzstreifen ist geringer Lkw-Verkehr erforderlich. Dafür soll die Fahrbahnbreite mindestens 3,75 m betragen (2,25 m + 1,50 m) bzw. bei angrenzendem Ruhenden Verkehr 4,25 m. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 5 % und ist damit als nicht hoch anzusehen (rund 10 %).

Gemäß ERA 2010 sowie RAS 06 kann man folgendes markieren: Schutzstreifen (inkl. Linker Markierung zur Restfahrbahn = 1,5 m) + 0,5 m Sicherheitsraum zum Ruhenden Verkehr. Es würde sich eine Restfahrbahn von 2,75 m ergeben – dies wäre regelkonform. Pkw könnten auf dieser Fahrbahn komplett fahren, Busse müssten den Schutzstreifen mit benutzen und könnten Radfahrer dementsprechend nicht überholen.

Diese Restfahrbahn von 2,75 m suggeriert dem Pkw-Fahrer jedoch, dass er den Radfahrenden auf dem Schutzstreifen überholen kann, er würde damit jedoch – wie bisher auch – eine gefährliche Situation verursachen, indem er gegen die StVO verstößt und zu dicht überholt. Mit der StVO-Novelle im Frühjahr 2020 wurde ein fester Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden innerorts von 1,50 m vorgeschrieben. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kann dieser jedoch nicht eingehalten werden.

In der Regel fährt der Radfahrende in der Mitte des Schutz- bzw. Radfahrstreifens (Abstand zum Bord, Abläufen, parkenden Autos, etc.). Dies entspricht rund 0,75 m bis 1,25 m (bei ruhendem Verkehr) Abstand vom rechten Fahrbahnrand. Von dieser Position des Radfahrenden muss der Überholende 1,5 m einhalten können. Die somit in der Praxis verbleibende Restfahrbahn beträgt dann 2,0 m bis 2,5 m. Dies wird als sehr beengt eingeschätzt und könnte zum Überholen ohne Einhaltung des Mindestabstandes verleiten.

Zudem sind diese derzeitigen Empfehlungen/Richtlinien möglicherweise überholt. Anfang 2019 wurde eine Studie der UDV (Unfallforschung der Versicherer) veröffentlicht. Kernaussage: Die vorhandenen Maße sind deutlich zu schmal!

Auch die StVO wurde angepasst (Mindestabstand beim Überholen = 1,50 m). Unter folgendem Link kann man die Studie betrachten: <https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radfahrstreifen-und-schutzstreifen>

Empfehlung UDV:

rechts: 0,75 m Markierung zum Ruhenden Verkehr (wie bei einem Radfahrstreifen – anstatt 0,50 m ERA 10)

links: Streifen von 0,75 m zur Restfahrbahn des Kfz – ERA 10: 0,0 m

Schutzstreifen: mind. 2,25 m (inkl. linke Markierung) - um Radfahrern das sichere Überholen zu ermöglichen, insbesondere aufgrund steigender E-Bike und Lastenräder-Zahlen – ERA 10 = 1,50 m inkl. linke Markierung.

Breite Schutzstreifen = 2,25 m bis 3,0 m (ruhender Verkehr rechts)

Rest Fahrbahn bei einer Breite von 4,75m: 1,75 m bis 2,50 m an Stellen ohne Längsparken rechts. Zudem kann das rückwärts einparken in die rechten Parktaschen nicht mehr gewährleistet werden.

Zusammenfassend kann die Markierung eines Schutzstreifens nicht empfohlen werden. Zum einen verstößt dieser bei der vorhandenen Straßenbreite gegen die aktuelle Studie der UDV. Zum anderen würde ein Schutzstreifen mit einer Breite gem. ERA 2010 Pkw-Fahrende dazu animieren, gefährliches Überholen zu tätigen, da ihre verbleibende markierte Restfahrbahn mit 2,25 m bis 2,75 m ausreichend breit erscheint. In der Realität wird i.d.R. – wie bisher auch – der vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1,5 m beim Überholen nicht eingehalten, da Radfahrende die Mitte des Schutzstreifens befahren. Um sich nicht selber zu gefährden, wird Radfahrenden empfohlen, vom Fahrbahnrand 1,0 m sowie von parkenden Autos 1,5 Abstand zu halten.

Für den Radverkehr in Gegenrichtung ergibt sich keine Verbesserung.

Querschnitt bei grundhaftem Umbau

Es soll eine Empfehlung für einen Straßenraum-Querschnitt abgegeben werden, der bei einem grundhaften Ausbau eine deutliche Verbesserung der Konflikte mit dem Radverkehr bringt.

Wie oben bereits beschrieben, beträgt die Straßenraumbreite rund 16 m. Teilabschnitte sind breiter bzw. schmaler. Für örtliche Geschäftsstraßen (Kategorie Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr) sieht die RAS 06 als typische Entwurfssituation Straßenraumbreiten von größer 20,5 m vor. Dies ist hier dementsprechend nicht umsetzbar.

Der Problemkern im Bestand ist der Radverkehr auf der (zu) breiten Fahrbahn (4,75 m anstatt der empfohlenen max. 4,25 m). Dies ermutigt Kfz-Fahrende zu gefährlichen Überholmanövern und verleitet Radfahrende zur Nutzung des bestehenden Radweges in der Gegenrichtung. Weiterhin bergen der zu schmale Radweg in Gegenrichtung sowie die zu schmalen Gehwege Konfliktsituationen mit Ausweichmanövern und Gefährdung von Fußgängern bei illegal entgegenkommendem Radfahrerverkehr. Die derzeitige verkehrliche Situation in der Eisenbahnstraße geht vorrangig zu Lasten der Fußgänger, die auf den in Teilen schmalen Gehwegen durch Ausweichverkehr von „stärkeren“ Verkehrsteilnehmern behindert werden.

Um mehr Platz für Gehwege und einen eigenständigen Zweirichtungsradweg zu schaffen, sollten die Fahrbahn verschmälert und die Parktaschen auf der Westseite zurückgebaut werden. Bei Einstreifigen Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen) mit Linienbusverkehr und ohne Radverkehr auf der Fahrbahn sieht die RAS 06 eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,25 m vor. Es wird eine Fahrbahnbreite von 3,5 m vorgeschlagen, da Rinne und Abläufe eingesetzt werden müssen und Einparkvorgänge stattfinden.

Entwurfsvorschlag:

Straßenraumbreite: rund 16,0 m						
Gehweg	Sicherheitsstr.	Radweg Beids.	Sicherheitsstr.	Fahrbahn	Längsparken	Gehweg
2,5 m	0,75m	3,5 m	0,75 m	3,5 m	2,0 m	3,0 m

Der Radweg in beide Richtungen könnte bis zur Bahnunterführung weitergeführt werden. Ebenso ist in diesem Zusammenhang eine Verbesserung des Radwegeanschlusses an den Bahnhof vor dem Grundstück Eisenbahnstraße 118 zu prüfen.

Fazit

Als sofort umsetzbare Maßnahmen können eine Tempo 20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) oder eine grundhafte bauliche Neugestaltung des Straßenraumes empfohlen werden.

Bei der Tempo 20-Zone ist es jedoch fraglich, ob sich die Kfz-Fahrenden an diese Geschwindigkeitsregelung halten und die Radfahrenden dann nicht mehr überholen. Daher ist die Zone durch das Verkehrszeichen Z 277.1 (Überholverbot für Kraftverkehr bei Zweiradfahrenden) zu ergänzen. Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung vom 28. April 2020 ist die Anordnung eines solchen Verkehrszeichens möglich. Für den entgegenkommenden Radfahrer gibt es hierbei keine Verbesserungen. Diese Regelung muss durch das Straßenverkehrsamt angeordnet werden. Zudem müssen die Belange des Busverkehrs berücksichtigt werden.

Diese Maßnahmen sind fachlich und in der Abwägung von Zielerreichung und baulichem d.h. finanziellem Aufwand zu empfehlen. Es ist darüber hinaus weiterhin davon auszugehen, dass sich Verkehrsteilnehmer an die Regelungen der Straßenverkehrsordnung halten und dies im Weiteren zu kontrollieren.

Mit freundlichen Grüßen

Herzog
Sachbearbeiter Verkehrsplanung