



Landkreis Diepholz
Herrn Dieter Fröhling
FD Umwelt und Straße
Postfach 13 40

49343 Diepholz

Weyhe, 16.03.2005

Planfeststellung für den Ausbau der OD Syke im Zuge der B 6 Ihr Zeichen 66.85 12 / 40.9

- [x] wir haben Einwände
[x] wir machen Anregungen

Sehr geehrter Herr Fröhling,

vielen Dank für die Zusendung der Planungsunterlagen. Wir nehmen zu dem Vorhaben wie folgt Stellung:

[1.] Zu 2.1: Vorgeschichte

Obgleich der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr mit Schreiben vom 25.06.1991 angewiesen hat, den ADFC stets wie einen „Träger öffentlicher Belange“ zu beteiligen (siehe Anlage) wurde der ADFC unseres Wissens nicht zu den Abstimmungstreffen eingeladen.

[2.] Gemeinsame Geh- und Radwege

Vom Knotenpunkt Wiesenstraße (km 1+700) bis zur Nordumgehung, also auf der gesamten Baustrecke, werden gemeinsame Geh- und Radwege geplant.

Entgegen dem Erläuterungsbericht sind wir der Auffassung, dass die gemeinsame Führung der Fußgänger und der Radfahrer in Syke innerorts *) jedenfalls **nicht** StVO-gemäß ist, wie wir im Folgenden belegen. Außerdem regen wir an, den verfügbaren Straßenquerschnitt neu aufzuteilen und entweder

- separate Radwege oder
 - Radfahrstreifen (Z 237) oder
 - Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Z 340)
- anzulegen.

Die Umbaustrecke der B6 verläuft in der Mittelstadt Syke mitten durch das Zentrum. Es handelt sich also keinesfalls um eine „ländliche Ortsdurchfahrt“ mit wenig Fußgänger- und Radfahrerverkehr, sondern um eine geschäftige Hauptverkehrsstraße einer Kleinstadt.

*) *Abweichend wären gemeinsame Geh-Radwege auf folgenden Abschnitten tolerabel:*

- stadteinwärts von km 3+640 (Nordumgehung) bis km 2+935 (Herrlichkeit).
- stadtauswärts von km 2+630 bis 3+641 (Ende der Baustr.)

Wegen des erheblichen Schülerradverkehrs von und nach Barrien und des zu den Öffnungszeiten des Kreis-museums beträchtlichen Fußgängerverkehrs ist die veranschlagte Breite des Gemeinsamen Geh-Radweges jedoch zu knapp. Der lange Parkstreifen wird auch durch die Besucher des angrenzenden Waldgebietes intensiv genutzt. Von ihnen geht dann durchaus eine nennenswerte Fußgängernutzung des Weges aus..

Es wäre deshalb wünschenswert, wenn die gemeinsam zu nutzende Fläche verbreitert werden könnte. (siehe unten)

[2.1.] EAHV 93

Bereits in den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93“¹, Abschnitt „4.2.4.5 Gemeinsame Rad- und Gehwege“ ist bestimmt, dass eine solche Bauart nur bei geringem Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern anwendbar ist.

In der B6 in Syke kann ein geringes Verkehrsaufkommen aber ausgeschlossen werden.

Gemäß EAHV sollen gemeinsame Rad- und Gehwege nicht angewendet werden, wenn in engen Straßenräumen viele Einmündungen und Grundstücksausfahrten auftreten.

In der B6 in Syke gibt es aber recht viele Einmündungen und Grundstücksausfahrten. Außerdem stehen viele Häuser direkt am Geh-/Radweg, d.h. die Fußgänger treten den Radfahrern unvermittelt vors Rad, ohne dass sie eine Einsehmöglichkeit auf den Weg haben.

Beispiele: km 1+750, 1+790, 1+900, 1+935,1+950,1+997, 2+010 (jeweils Westseite)

Ähnliches gilt für die Autofahrer, die aus den vielen Grundstückszufahrten zwischen den Häusern auf die Fahrbahn fahren wollen: da die Häuser direkt am Geh-/Radweg stehen, müssen sie den vorfahrtberechtigten Radfahrern „blind“ in den Weg fahren.

Für die Radfahrer wiederum ist die Situation unzumutbar: Gemäß § 1 StVO müssen sie ihre Geschwindigkeit und Fahrweise an die Verhältnisse anpassen. Bei einer Bauweise, wie sie derzeit vorgeschlagen ist, bedeutet das: Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Daher wäre es nicht zumutbar, den Weg mit Z 240/241 StVO „gemeinsamer Geh-Radweg“ auszuweisen. Es käme nur die Ausweisung mit Z 239 „Gehweg“ und dem Zusatz „Radfahrer frei“ in Betracht, so dass der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn mitfahren könnte. Wenn aber grundsätzlich Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich sein soll, dann könnten besser von vorn herein Schutzstreifen für Radfahrer (Z 340) oder Radfahrstreifen geplant werden.

[2.2.] ERA 95

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“² sind noch etwas jünger als die EAHV. Außerdem repräsentiert die ERA 95 z. Zt. den technischen Stand im Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen:

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95

4.2.4 Gemeinsame Geh- und Radwege

Gemeinsame Geh- und Radwege kommen innerorts nur in Frage bei schwachen Rad- und Fußgängerverkehrsbelastungen im Bereich von Hauptverkehrsstraßen mit geringer Nutzungsintensität im Seitenraum (z. B. ländliche Ortsdurchfahrten oder weitgehend anbaufreie Straßen). Sie eignen sich nicht in Straßen mit einer regelmäßigen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (ältere Menschen, Behinderte, Kinder) sowie in Straßen mit einer dichteren Folge untergeordneter Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten. [...]

Anstelle gemeinsamer Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht für alle Radfahrer sind oft Führungen mit Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg „Radfahrer (Sinnbild) frei“, besser geeignet, da sie den Radfahrern die Wahlmöglichkeit zur Benutzung des Gehweges oder der Fahrbahn lassen (Abschnitt 4.2. 1). Gemeinsame Geh- und Radwege sollten unter den vorgenannten Bedingungen nur eingerichtet werden, wenn Mischverkehr auf der Fahrbahn zu gefährlich ist.

Die Breite von gemeinsamen Geh- und Radwegen soll 2,50 m bis 3,00 m betragen. Zuschläge sind gegebenenfalls bei Einbauten in kürzeren Abständen, wie z.B. Masten der ortsfesten Beleuchtung/Verkehrszeichen, erforderlich. Einbauten innerhalb des Raumes, der den Fußgängern und Radfahrern durchgängig zur Verfügung stehen soll, sollten vermieden werden. Bei Seitenraumbreiten ab etwa 3,50 m bis 4,00 m sind in der Regel getrennte Anlagen für Radfahrer und Fußgänger günstiger.

Soll auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ein zu nahes Vorbeifahren der Radfahrer an Gefahrenpunkten (z. B. Hauseingänge, Grundstückszufahrten) verhindert werden, so bietet es sich an, diese Bereiche durch eine andere Materialwahl (z. B. rauheres Pflaster) von den bevorzugt vom Radfahrer zu befahrenden Flächen abzuheben.

Bei einseitigen Geh- und Radwegen mit Zweirichtungsverkehr, wie sie in ländlichen Ortsdurchfahrten zur Anwendung kommen können, um an außerörtliche Radverkehrsanlagen anzuknüpfen, müssen die oben genannten Breitenwerte nicht erhöht werden, da bei der vorausgesetzten schwachen Nutzung Begegnungsfälle selten sind.

Die Sicherung des Radverkehrs im Bereich von Einmündungen und Grundstückszufahrten erfolgt wie bei Radwegen (Abschnitt 4.2.3).

Also ist die vorgeschlagene gemeinsame Geh- und Radweganlage an der B6 in Syke-Zentrum auch nicht mit der ERA 95 vereinbar, denn lt. ERA 95 kommen solche Wege z.B. nur bei ländlichen Ortsdurchfahrten in Frage. Die Intensität der Nutzung der B6 durch Radfahrer und Fußgänger ist gewiss nicht „schwach“. Außerdem ist in den Plänen ein sehr nahes Vorbeifahren an Gefahrenpunkten (Hauseingängen, Grundstücksausfahrten) vorgesehen, was lt. ERA 95 ebenfalls nicht mit gemeinsamen Geh- und Radwegen vereinbar ist.

[2.3.] EFA

Die erst jüngst überarbeiteten „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA“ repräsentieren den Stand der Baukunst und Technik bezüglich der Anlagen für den Fußgängerverkehr.

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA³

3.1.2.5 Wege für Fußgänger und Radfahrer

Neben einem Gehweg wird ein Radweg in der Regel höhengleich, in Einzelfällen auch höhenungleich angelegt. Die Höhendifferenz sollte dann 6 bis 8 cm betragen, sodass der abgrenzende Kantenstein deutlich erkennbar ist und nicht zum Überfahren verleitet. Eine Lösung dieser Art kommt nur infrage bei Radwegbreiten von mehr als 2,00 m.

Zwischen unmittelbar aneinander grenzenden schmalen Radwegen und Gehweg- bzw. Aufenthaltsflächen sollte zur Vermeidung von Sturzgefahren für Radfahrer in der Regel kein Höhenunterschied bestehen.

Für die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern sind gemäß §41, Abs. 2 (5) StVO und der zugehörigen VwV-StVO zwei Möglichkeiten gegeben:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO. Fuß- und Radverkehr bewegen sich auf derselben Fläche. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Der Radverkehr muss diese Wege benutzen. Es gilt eine Mindestbreite nach VwV-StVO von 2,50 m.

Gemeinsame Geh- und Radwege kommen grundsätzlich nur infrage, wenn getrennte Führungen des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird.

- Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“.

Der Radverkehr hat hier die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung. Der Radverkehr darf auf dem Gehweg nur Schrittgeschwindigkeit fahren und muss dem Fußgängerverkehr Vorrang einräumen.

Zur Verminderung des Konfliktpotenzials durch schnell fahrende Radfahrer (Gefährdung der Fußgänger, Knotenpunktproblematik) ist im Bereich angebaute Straßen die Regelung „Gehweg/Radfahrer frei“ (Zeichen 239 StVO in Verbindung mit Zeichen 1022-10 StVO) zu favorisieren, sofern Radverkehr auf der Fahrbahn noch vertretbar ist.

Als Anhaltswert für die Zulassung von Radfahrern auf dem Gehweg kann die verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung (pro Gehweg während der stärker frequentierten Tageszeiten) nach der Tabelle 1 gelten.

Tabelle 1: Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde

Nutzbare Gehwegbreite	Σ Radfahrer + Fußgänger	Davon Fußgänger
> 2,50 - 3,00 m	70	> 40
> 3,00 - 4,00 m	100	> 60
> 4,00 m	150	> 100

Generell ungeeignet für gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr sind Straßen:

- mit intensiver Geschäftsnutzung
- mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. ältere Menschen, Behinderte, Kinder)

- im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- mit starkem Gefälle (> 3 %)
- mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzenden Hauseingängen
- mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen sowie
- mit stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen
- mit nutzbaren Gehwegbreiten von weniger als 2,50 m.

Nach Ansicht des ADFC sind die Kriterien „intensive Geschäftsnutzung“, „im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs“, „dichtere Folge von unmittelbar an die Gehwege angrenzende Hauseingänge“ sowie „zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen“ in der B6-Ortsdurchfahrt Syke gegeben.

Deshalb ist die B6 in Syke-Zentrum generell für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr gemäß **EFA** ungeeignet.

[2.4.] Alternativen

Der ADFC Kreisverband Diepholz hätte in den Planungsunterlagen gerne eine Erörterung und Bewertung verschiedener Führungsalternativen des Radverkehrs gesehen. Bei einer Straßenraumbreite von ca. 16-18 Metern hätten in der Regel separate Radwege oder Radfahrstreifen oder Schutzstreifen untergebracht werden können.

Die einschlägigen Regelwerke (ERA 95, EFA, EAHV) lassen die Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen nur als allerletzte Lösungsmöglichkeit zu, falls die vorher genannten Lösungen nicht möglich sind. Da andere Führungsformen jedoch nicht ausreichend dargestellt worden sind, und stattdessen gleich eine Führungsform gewählt wurde, die eigentlich innerorts (mit Ausnahme ländlicher Ortsdurchfahrten) nicht angewendet werden sollte, ist eine Überarbeitung der vorliegenden Planung in jedem Falle erforderlich.

Der ADFC regt an, dass die Straßenraumbreite neu aufgeteilt wird, so dass entweder separate Radwege oder Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden können.

[2.5.] Betrachtung der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten

Das Straßenraumprofil der B6 in Syke innerorts ist durchgehend mindestens 16,00 Meter breit, in der Regel sogar 18,00 Meter. Diese Straßenbreite ist völlig ausreichend, um für jede Fahrtrichtung einen Hauptfahrstreifen, einen Radweg und einen Gehweg einzurichten. Außerdem bleibt Spielraum für einen Rechts- oder Linksabbiegestreifen oder eine Mittelinsel.

Der ADFC hat in der Anlage beispielhaft an mehreren Messpunkten eine Neuaufteilung vorgenommen, siehe Anlage 1.

Straßenbreiten B6 Syke:

Straßenraumaufteilung mit gemeinsamen Geh-/Radwegen (=Plan)
und mit getrennten Geh- und Radwegen (=ADFC)

km		Gehw.	Radw	Sicherh.	Parken	Rechts- abb.	Haupt- fahrstr.	Links- abb.	Mittel- insel	Links- abb.	Haupt- fahrstr.	Rechts- abb.	Parken	sicherh.	Radw	Gehw.	gesamt
1+760	Plan	2,24 m		0,50 m		3,50 m	3,75 m				3,75 m			0,50 m		2,00 m	16,24 m
1+760	ADFC	1,69 m	1,30 m	0,50 m		2,75 m	3,25 m				3,25 m			0,50 m	1,30 m	1,70 m	16,24 m
1+788	Plan	2,00 m		0,50 m		3,50 m	3,75 m				3,75 m			0,50 m		2,00 m	16,00 m
1+788	ADFC	1,50 m	1,35 m	0,50 m		2,75 m	3,25 m				3,25 m			0,50 m	1,40 m	1,50 m	16,00 m
1+895	Plan	2,39 m		0,50 m		3,00 m	3,75 m				3,75 m			0,50 m		2,00 m	15,89 m
1+895	ADFC	1,64 m	1,25 m	0,50 m		2,75 m	3,25 m				3,25 m			0,50 m	1,25 m	1,50 m	15,89 m
2+120	Plan	3,14 m		0,50 m			4,00 m			3,25 m	4,18 m			0,50 m		3,10 m	18,67 m
2+120	ADFC	2,14 m	1,38 m	0,50 m			3,50 m			2,75 m	3,50 m			0,50 m	1,30 m	3,10 m	18,67 m

Unser Vorschlag der Neuaufteilung geht von folgenden Voraussetzungen aus:

- a.) Die Fahrstreifenbreite der Hauptfahrstreifen wird von 3,75 m auf 3,25 m reduziert.
- b.) Die Fahrstreifenbreite der Rechts- oder Linksabbiegestreifen wird von 3,25 m auf 2,75 m reduziert
- c.) Die Radwege sind 1,25 m bis 1,40 m breit und grenzen einseitig an die Sicherheitsfläche (dadurch lichte Breite > 1,50 m)
- d.) Die Radwege werden i.d.R. nicht im Zweirichtungsverkehr betrieben – andernfalls würden breitere Wege erforderlich
- e.) Gehweg > 1,50 m

Zu a.) und b.):

Gemäß den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93“, Abschnitt 4.2.1. Fahrbahnen, müssen sich die Fahrbahnbreiten nach der Flächenverfügbarkeit richten.

Gemäß Tabelle 6 ist bei erheblich eingeschränkter Flächenverfügbarkeit und mittlerem Linienbus- und Schwerlastverkehr eine Standardfahrstreifenbreite von 3,00 m empfohlen.

Tabelle 6: Standardfahrstreifenbreiten

Linienbus- und Schwerlastverkehr	Flächenverfügbarkeit	
	wenig eingeschränkt	erheblich eingeschränkt
hoch	3,50 m	3,25 m
mittel	3,25 m	3,00 m
gering	3,00 m	2,75 m

Richtungsfahrbahnen (Rechts-/Linksabbieger) müssen nicht für das Nebeneinanderfahren von Lkw/Lkw bemessen werden, wenn nur so die Flächen für die Anlage von Radverkehrsanlagen gewonnen werden können.

Verglichen mit den Richtwerten der EAHV 93, wird bei der vorliegenden Planung der B6 sehr viel Platz für den motorisierten Verkehr bereitgestellt. Es werden Fahrbahnbreiten angesetzt, die nur dann zu rechtfertigen wären, wenn genügend Fläche verfügbar wäre. Das ist aber nicht der Fall, denn in der aktuellen Planung werden Radfahrer und Fußgänger immer noch auf unzureichenden Flächen geführt.

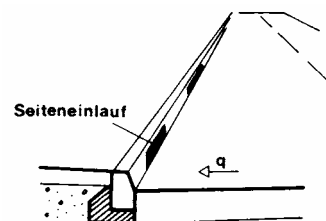
[2.6.] Überbreite Fahrzeuge, Militärfahrzeuge

Der Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf 3,25 m, ggfs. auch auf 3,00 m steht auch nicht entgegen, dass die Bundesstraße 6 von Schwerlasttransporten und überbreiten Kettenfahrzeugen durchfahren wird: Es ist baulicherseits lediglich darauf zu achten, dass etwaige Hindernisse von solchen Fahrzeugen überfahrbar sind; also z.B. die Ränder von Mittelinseln.

[2.7.] Raumsparende Entwässerung

Wir empfehlen, anstelle der üblichen nicht befahrbaren Gully-Rinnen eine befahrbare Bordrinne mit Seiteneinlauf zu verwenden, siehe EAHV 93, Seite 63.

Durch diese Bauweise wird jeweils 50 cm Rinne rechts und links gespart. Außerdem werden die Gullys nicht von Schwerlast-Lkw kaputtgefahren. Die Revisions-Schächte können in den 50 cm breiten ‚Sicherheitsstreifen‘ zwischen Radweg und Fahrbahn gelegt werden.



Befahrbare Bordrinne mit Seiteneinlauf

[2.8.] Parkstände Kreismuseum: nur 2,00 m

Wie einleitend erwähnt, könnten im Bereich Kreismuseum u.U. die gemeinsamen Geh-Radwege bestehen bleiben, jedoch ist deren Breite von 2,00 m wegen der Nutzungsintensität unzureichend.

Wir schlagen vor, dass die Längsparkstände nur 2,00 m (statt 2,50 m) breit sein sollen.

Laut EAHV 93, Abschnitt 4.2.3.2, ist 2,00 m ein Maß zum „bequemen Ein- und Aussteigen“.

Es besteht unseres Erachtens keine Veranlassung, bei der Anlage von Parkständen Großzügigkeit walten zu lassen, solange nicht die Geh-/Radwege hinreichend dimensioniert sind.

Die auf jeder Seite gewonnenen 50 cm könnten dann den Geh-Radwegen zugeschlagen werden.

[3.] Grundsätzliches zur Oberflächenbefestigung von Radwegen

Wir regen an, die Radwege aus maschinell gefertigtem, rot gefärbten Asphalt herzustellen.

Die maschinelle Herstellung einer Asphaltdecke ist in der Regel billiger als das Verlegen von Pflastersteinen. Außerdem ist eine Asphaltdecke in der Unterhaltung günstiger als eine Pflasterung.

Einmal ganz abgesehen davon, dass eine Asphaltdecke für ihren eigentlichen Zweck, nämlich das Befahren mit einem Fahrrad, wesentlich besser geeignet ist als eine Pflasterdecke.

Pflasterdecken sind i.d.R. auch nicht so haltbar; erfahrungsgemäß werden die Schäden wegen der hohen Reparaturkosten jedoch nicht behoben, sondern die Radfahrer werden mit der kaputten Pflasterdecke allein gelassen.

„Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“, FGSV, 1998:

„3.4.2 Zustand der Verkehrsfläche von Radwegen und Radfahrstreifen

... Die Oberflächenbeläge von Radwegen und Radfahrstreifen sollten möglichst die Qualität der danebenliegenden Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr aufweisen ...“

„ERA 95“:

„6.1 Bautechnische Aspekte

Deckschichten

... Hinsichtlich der zu erreichenden Fahrqualität sind maschinell eingebaute Decken aus Asphalt anderen Decken vorzuziehen...

Im innerörtlichen Bereich mit häufig notwendigen Leitungsarbeiten sind auch Pflaster- und Plattendecken aus Betonsteinen geeignet ... Um die Minderung an Fahrkomfort gegenüber guten Asphaltbelägen möglichst gering zu halten, sollten großformatige, ungefaste Betonsteine zur Anwendung kommen...“

→ Wir bitten, auf 10 x 20 cm Kleinpflaster zu verzichten.

[3.1.] Nördlich km 2+600 ist Asphalt in jedem Falle erforderlich

Da die Straße nördlich km 2+600 nicht angebaut ist, ist auch nicht mit häufigen Leitungsarbeiten unter dem Geh-/Radweg zu rechnen.

Deshalb ist auf diesem Radwegabschnitt jedenfalls eine maschinell eingebaute Decke aus Asphalt vorzuziehen.

[4.] Radwegabsenkungen und Radwegüberfahrten

Wir bitten um Berücksichtigung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“, Abschnitt „6.1.4 Radwegabsenkungen und Radwegüberfahrten“.

Radwegabsenkungen über zu querende Fahrbahnflächen müssen kantenfrei auf „Null“ abgesenkt werden.

Wir würden uns freuen, wenn entweder bituminöse Anrampungen gem. ERA zur Anwendung kommen könnten oder alternativ sogenannte „Rillensteine“ (re.): die Rillensteine lassen sich oberflächenbündig verlegen, sind von Sehbehinderten taktil erkennbar, und sie dürften nicht teurer sein als übliche Steine.



[5.] Ausbesserung „Hachepark“

In einem früheren Bauabschnitt wurde bereits im Bereich Hachepark gebaut.

Dort muss die Verkehrsführung sicherlich überarbeitet werden: zur Zeit stehen zwei Ampelmasten mitten auf dem Geh-Radweg. Das ist zumindest gefährlich, insbesondere im Dunkeln. Jedenfalls ist es nicht vereinbar mit der VwV-StVO und ERA 95 – schon gar nicht für Neubauten.

Da hier obendrein gefastetes Kleinpflaster gelegt wurde, bitten wir, die Pflasterung hochzunehmen und neu zu machen, und dabei Gehwege von Radwegen zu trennen.

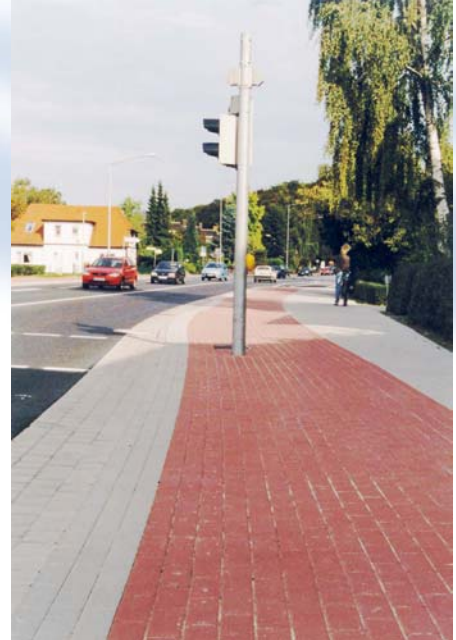
...

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Kreisverband Diepholz

Holger Opitz



-
- ¹ „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93“,
FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1993, Nachdruck 1998
- ² „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“
FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1995
- ³ „Empfehlungen für die Anlage von Fußgängerverkehrsanlagen EFA“
FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2002