



LBM

**LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ**

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz · Postfach 20 13 65 · 56013 Koblenz

Landesbetrieb Mobilität Trier
Dasbachstraße 15 c

54292 Trier

Landesbetrieb Mobilität Trier				
Eing.	27. FEB. 2018			
Tgb. Nr.				
Anl.	I			

Handwritten notes:
IIB W 3.
IIM 2013
IIB 44
z.V.

Handwritten notes:
KOB 13 / 10 11 12

Ihre Nachricht:
vom 06.11.2017
Herr Kuhn

Unser Zeichen: -
(bitte stets angeben)
K 45 - PB I/12

Ihr Ansprechpartner:
Hubert Magosch
E-Mail:
Hubert.Magosch
@lbm.rlp.de

Durchwahl:
(0261) 30 29-1141
Fax:
(0261) 29 141-1214

Datum:
26. Februar 2018

K 45 Ausbau der OD Obersehr

Hier: Notwendigkeit eines Gehweges

- 1 Vermerk vom 20.11.2017 (PB I/12)
- 1 Stellungnahme DL IV/21 vom 05.02.2018

Handwritten signature:
Sehr geehrte...

Unter Bezugnahme auf Ihre Anfrage hinsichtlich der Notwendigkeit eines Gehweges im Zusammenhang mit dem Ausbau der OD Obersehr teilen wir ihnen das Ergebnis unserer Überprüfung, unter Berücksichtigung sowohl Ihrer als auch der Stellungnahme der DL wie folgt mit:

Zunächst geht dem Auszug aus den Niederschriften der Gemeinderatsitzungen Lampaden vom 12.10.2017 und vom 23.11.2017 hervor, dass

- 80 % der Bürger in Obersehr sich gegen den Bau eines Gehweges aussprechen.
- der Gehweg zu unnötigen Fahrbahnverengungen führen wird. Bereits jetzt ohne Gehweg kommen Fahrzeuge nur schwer aneinander vorbei. Es werde so eine unnötige Gefahrenstelle geschaffen.
- der Gemeinderat beschließt, auf den Ausbau eines Gehweges zu verzichten.
- gemäß der 14 Stundenzählung vom 22.06.2017 ein Werktagsverkehr von 658 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von 44 Fz/24 h vorliegt.
- der LBM Trier am 29.08.2017 vom Bauausschuss des Kreises aufgefordert wurde, für die Ausbaumaßnahme Baurecht mittels eines Planfeststellungsverfahrens zu schaffen.
- die Ortsgemeinde Lampaden die Auffassung vertritt, nicht für die Kosten eines Gehweges aufkommen zu müssen, da hier im überwiegenden Teil über die K 45 ein übergeordneter und nicht ortsspezifischer Kfz sowie Schwerlastverkehr abgewickelt würde.
- infolge der vorhandenen Verkehrssituation in der OD keine Notwendigkeit für den Bau eines Gehweges gesehen wird.
- die gemessenen Verkehrszahlen als viel zu hoch in Zweifel gezogen werden.

Besucher:
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Fon: (0261) 30 29-0
Fax: (0261) 30 29-1025
Fax: Abteilung: 1015
Web: lbm.rlp.de

Bankverbindung:
Rheinland-Pfalz Bank
(LBBW)
IBAN:
DE23600501017401507624
BIC: SOLADEST600

Geschäftsführung:
Dipl.-Ing. Alfred Dreher



Rheinland-Pfalz

- infolge der angespannten Haushaltssituation der OG und der generellen finanziellen Belastungen der Bürgerinnen und Bürger der Bau eines Gehweges nicht zumutbar sei.
- der LBM nach wie vor die Auffassung vertritt, dass im Sinne des § 11, Abs. 3 LStrG der Gesetzgeber seine Auffassung zur Sicherheit deutlich formuliert habe. Zu einer sicheren klassifizierten Straße in einer OD gehöre auch ein Gehweg. Ein Ausbau oder eine Sanierung der Kreisstraße, ohne die erstmalige Anlegung eines Gehweges, käme nicht in Betracht.
- der LBM die rechtliche Prüfung der Notwendigkeit eines Gehweges in der OD durch den LBM RP vornimmt.
- falls ein Gehweg zwingend erforderlich wäre, gebeten wird zu prüfen, ob... ein Gehstreifen in Asphalt niveaugleich hergestellt werden und dann ggfs. durch eine Längsmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt werden kann.
- die OG einen Vollausbau ablehnt und eine Sanierung im Hocheinbau für vollkommen ausreichend hält.
- alles Erdenkliche zu unternehmen, um die Kosten zu verringern, z.B. Verzicht auf einen Vollausbau unter dem Gehweg.

Die Überprüfung der Rechtslage (DL IV/21) kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

Im Ergebnis verweist die DL mit Schreiben vom 05.02.2018 auf den § 11 Abs. 3 Satz 1 sowie Abs.6 LStrG und die Landesverordnung vom 09.01.1979, wonach der Straßenbaulastträger im Rahmen der technischen Möglichkeiten sicherzustellen hat, dass Kinder, Personen mit Kleinkindern sowie behinderte und alte Menschen öffentliche Straßen ...hindernisfrei, ungefährdet und ohne fremde Hilfe zweckentsprechend benutzen können.

Diese Anforderungen gelten grundsätzlich beim Neubau. Beim Ausbau sollen diese Anforderungen berücksichtigt werden.

Welche konkreten Vorkehrungen notwendig sind, um Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu vermeiden, kann insbesondere nur nach den Umständen des Einzelfalls bestimmt werden. In diesem Zusammenhang sind die einschlägigen technischen Regelwerke zu beachten. Auch soweit sich aus diesen Regelwerken keine unmittelbare rechtliche Bindung ergeben sollte, stellen sie dennoch allgemein anerkannte Regeln der Technik dar, deren Verletzung zu zivil- und strafrechtlicher Verantwortung führen kann.

Als Teil einer Gesamtrechtsordnung – so die ständige Rechtsprechung des BVerwG – haben Bund, Länder und andere Träger öffentlicher Aufgaben sowie ihre Organe bei hoheitlicher Betätigung auch solche Gesetze zu beachten, die speziell für andere, als die jeweils von ihnen betreuten einzelnen Lebens- oder Rechtsgebiete erlassen sind.

Dazu ist aus unserer Sicht Folgendes beizutragen:

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) 6.1.1.1 werden zur Abgrenzung der Fahrbahnen von Stadtstraßen zwei Entwurfsprinzipien unterschieden:

- Trennungsprinzip
- Mischungsprinzip

Wobei nach 6.1.6.1 das Mischungsprinzip (nach unserer Lesart) auf Erschließungsstraßen beschränkt bleibt.

Bei der K 45 in Obersehr handelt sich um eine „Dörfliche Hauptstraße“ mit Erschließungsfunktion nach 5.2.5. mit relativ geringer Verkehrsstärke. Nach dem Regelwerk erfordern auch die hier vorhandenen geringen Frequenzen im Fußgänger –und Radverkehr gesicherte, ausrei-

chende Flächen (für diese Verkehrsteilnehmer) und/oder nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr sowie gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Eine (eigene) Fläche für die Fußgänger, ein Gehweg, ist demnach auszuweisen.

Das entspricht auch dem für diesen Straßentyp empfohlenen Querschnitt gemäß Bild 29 der RASt. Dies auch deshalb umso mehr, da anzunehmen ist, dass die übersichtliche, in Grund und Aufriss relativ gerade verlaufende Ortsdurchfahrt, selbst bei angeordneter Geschwindigkeitsbeschränkung, zügig befahren wird.

Es ist (bei enger Bebauung) zu prüfen, ob „in Abschnitten die Anlage von Mischflächen (auch „shared space“ genannt) vertretbar“ ist.

Nach Empfehlungen der FGSV sollten bei der Einrichtung von „shared space“-Zonen (unter anderem) folgende Randbedingungen eingehalten werden (in der RASt gibt es dazu keine näheren Erläuterungen):

- Shared space braucht viele Nutzungen. Raum für alle muss nachgefragt werden.
- Mindeststärke an F+R ist wichtiger als Obergrenze für KFZ.
- Die Mischung der Verkehrsarten ist wichtig

Bei den vorhandenen geringen Belastungen, sowohl durch den motorisierten als auch durch den nichtmotorisierten Verkehr, sind in Obersehr diese Forderungen nicht eingehalten.

Eine Mischfläche kommt daher dort nicht in Betracht.

Bei geringer Verkehrsstärke, $v_{zul} = 30 \text{ km/h}$ und entsprechender „Charakteristik und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs“ kann eine „weiche Separation“ (zwischen Fahrbahn und Gehweg) zum Einsatz kommen.

Diese kann von hier aus nicht empfohlen werden, da wie oben bereits geschildert mit einer relativ zügigen Fahrweise gerechnet werden muss. Die Begrenzung der relativ schmalen Fahrbahn sollte dann zum besseren Schutz der Fußgänger so deutlich wie möglich hervorgehoben werden.

Bei der Dimensionierung von straßenbegleitenden Gehwegen wird von einer üblichen Zusammensetzung der Fußgängerströme ausgegangen. Außergewöhnlich hohe Anteile von Fußgängern mit erhöhten Ansprüchen an Fläche und Ausstattung (mobilitätseingeschränkte Personen, Schulen usw.) können eine Ausweitung dieser Grundanforderungen erforderlich machen. Die seitens des LBM Trier zugrunde gelegte Gehwegbreite von 1,25 setzt sich zusammen aus der Mindestbreite von 0,75 m für einen einstreifigen Gehweg sowie Sicherheitsabstand von 0,50 m.

Wir halten daher die Planung des LBM Trier mit einer Rundbordanlage (Höhe ca. 5,0 cm) als bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg für verkehrsgerecht.

Die Breite der geplanten Fahrbahn von 5,0 m orientiert sich an der Verkehrsbelastung sowie dem Querschnitt außerhalb der Ortsdurchfahrt. Damit können sich PKW und LKW bei verminderter Geschwindigkeit begegnen. Bei der äußerst selten auftretenden Begegnung von LKW's und/oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen wird das Überfahren des Gehweges mit eingeschränkter Geschwindigkeit erforderlich.

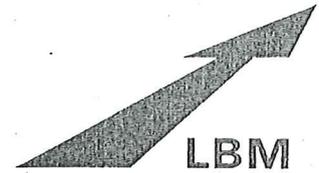
Der Unterbau der Fahrbahn und der Seitenbereiche muss daher gleich stark ausgebildet werden, da ein Überfahren durch den KFZ-Verkehr nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei Grundstückszufahrten im Übrigen planmäßig erfolgt. Bautechnisch ist ein geringerer Aufbau in den Gehwegzwischenbereichen nur unwirtschaftlich herzustellen.

Insgesamt bestehen gegen die Planung (separate Bauweise) des LBM Trier keine Bedenken.

Im Auftrag

Eduard Schnorpfeil





LBM

**LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ**

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz · Postfach 20 13 65 · 56013 Koblenz

Fachgruppe Projekte Nord (PB I)
(PB I 12)

Im Hause

Ihre Nachricht:
vom 19.01.2018
PB I/12

Unser Zeichen:
(bitte stets angeben)
Bau. - TR - DL IV/21

Ihr Ansprechpartner:
Helmut Scherhag
E-Mail:
Helmut.Scherhag
@lbm.rlp.de

Durchwahl:
(0261) 30 29-4425
Fax:
(0261) 29 141-1258

Datum:
5. Februar 2018

K 45 Landkreis Trier-Saarburg; Ortsgemeinde Lampaden - Ortsteil Obersehr

• Ausbau der Ortsdurchfahrt Obersehr

- Anfrage des LBM Trier zur Notwendigkeit eines Gehweges in der OD

In der vorstehenden Angelegenheit übersandten Sie uns die Anfrage des LBM Trier sowie ihre fachtechnische Stellungnahme mit der Bitte um Prüfung, ob aus rechtlicher Sicht die Gemeinde Lampaden im Rahmen des Ausbaues der K 45 in der Ortsdurchfahrt des Ortsteiles Obersehr verpflichtet sei, die Anlage eines Gehweges zu errichten und entsprechend dafür auch die Kosten zu tragen?

Hierzu stellen wir aus rechtlicher Sicht Folgendes fest:

Die öffentliche Hand (Bund, Länder, Kommunen) hat sich nicht nur im sogenannten fiskalischen Bereich an das materielle Recht zu halten (wenn sie z.B. als privater Grundstückseigentümer, Verkehrsteilnehmer, Auftraggeber für einen Werkvertrag oder als Käufer von Kraftfahrzeugen wie eine Privatperson am allgemeinen Wirtschaftsleben teilnimmt), sondern auch bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben im schlicht-hoheitlichen Bereich.

Schlicht hoheitlich handelt sie, wenn sie als Baulastträger beispielsweise mit anderen Behörden Maßnahmen zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes oder wie im vorliegenden Fall, die Notwendigkeit zur Anlegung eines Gehweges im Rahmen der getrennten Baulast innerhalb der Ortsdurchfahrt erörtert.

Besucher:
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Fon: (0261) 30 29-0
Fax: (0261) 30 29-1025
Web: www.lbm.rlp.de

Bankverbindung:
Rheinland-Pfalz Bank
(LBBW)
IBAN:
DE23600501017401507624
BIC: SOLADEST600

Geschäftsführung:
Dipl.-Ing. Alfred Dreher



Rheinland-Pfalz

Dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung (Art. 20 Abs. 3 GG) entsprechend hat sie sich in diesem Zusammenhang selbstverständlich auch an „Recht und Gesetz“ zu halten.

Nach § 11 Abs. 3 Satz 1 LStrG hat der Träger der Straßenbaulast die Straßen nach den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung zu bauen; beim Neu- oder Ausbau von Straßen sind die besonderen Belange der Kinder, der Personen mit Kleinkindern und der behinderten und alten Menschen im Rahmen der technischen Möglichkeiten zu berücksichtigen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, soweit nicht überwiegende andere öffentliche Belange, insbesondere Erfordernisse der Verkehrssicherheit, entgegenstehen.

Entsprechend der Ermächtigung in § 11 Abs. 6 LStrG (ehemals: § 11 Abs. 5 LStrG) gilt die Landesverordnung (LVO) über die Mindestvoraussetzungen für die Berücksichtigung der Belange der Kinder, der Personen mit Kleinkindern und der behinderten und alten Menschen beim Neu- und Ausbau von Straßen vom 9. Januar 1979 [GVBl. 1979, Seite 49 ff; Aktuelle Sammlung des bereinigten Landesrechts Rheinland-Pfalz (BS) - Band III, Ziffer 91-1-4].

Hiernach ist im Rahmen der technischen Möglichkeiten sicherzustellen, dass Kinder, Personen mit Kleinkindern sowie behinderte und alte Menschen öffentliche Straßen im Sinne des Landesstraßengesetzes für Rheinland-Pfalz möglichst hindernisfrei, ungefährdet und ohne fremde Hilfe zweckensprechend benutzen können.

Diese Anforderungen gelten grundsätzlich beim Neubau öffentlicher Straßen. Beim Ausbau sollen diese Anforderungen berücksichtigt werden. Näheres bitten wir der LVO zu entnehmen.

Welche konkreten Vorkehrungen - so auch im vorliegenden Fall - notwendig sind, um Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu vermeiden, kann insbesondere nur nach den Umständen des Einzelfalles bestimmt werden. In diesem Zusammenhang sind die einschlägigen technischen Regelwerke zu beachten.

Auch soweit sich aus diesen Regelwerken keine unmittelbare rechtliche Bindung ergeben sollte, stellen sie allgemein anerkannte Regeln der Technik dar, deren Verletzung zu zivil- und strafrechtlicher Verantwortung führen kann.

Als Teil einer Gesamtrechtsordnung - so die ständige Rechtsprechung des BVerwG - haben Bund, Länder und andere Träger öffentlicher Aufgaben sowie ihre Organe bei hoheitlicher Betätigung auch solche Gesetze zu beachten, die speziell für andere, als die jeweils von ihnen betreuten einzelnen Lebens- oder Rechtsgebiete erlassen sind.

Üben die Träger der öffentlichen Verwaltung - ihren fachlichen Aufgaben folgend - hoheitliche Tätigkeiten aus, so ist es auch ihre Aufgabe, dabei entsprechende Gefahren selbst zu vermeiden und Störungen selbst zu beheben.

Gegebenenfalls haben ihre Aufsichtsbehörden sie zu einem entsprechenden Verhalten anzuhalten.

Im Auftrag



Helmut Scherhag

Ausbau der OD Obersehr (Kreis Trier-Saarburg) im Zuge der K 45
Hier: Überprüfung der Notwendigkeit und Kostentragung eines neu geplanten Gehweges

Der LBM Trier fragt mit beigefügten Unterlagen an, ob beim Ausbau der OD Obersehr, in der bisher keine Gehwege angelegt sind, nunmehr ein einseitiger Gehweg seitens der Gemeinde angelegt werden muss, auch wenn sie es nicht für notwendig erachtet.

Die Gemeinde vertritt die Auffassung, dass

1. Es seitens des Gesetzgebers – bei der geringen Verkehrs- bzw. Fußgängerbelastung keine Verpflichtung zur Anlage eines Gehweges gibt
2. bei einem ortsgerechten (niveaugleichen) Ausbau der Straße mit lediglich optischer Trennung der Fahrbahn und des Gehweges, sie keine Kosten zu tragen habe.

Wir bitten um Ihre Stellungnahme, ob aus Ihrer Sicht die Gemeinde im Rahmen des Ausbaus der OD verpflichtet ist, die Anlage eines Gehweges zu errichten und dementsprechend auch dafür die Kosten zu tragen?

Zusammenstellung:

- 2012: Entscheidung der Gemeinde Lampaden (Obersehr), der VG-Werke (Kanal) und des Kreises für den Ausbau der OD Obersehr.
- 2013: Planungsbeginn durch den LBM Trier
- 2014: Bei Vorstellung der Planung (Fahrbahnbreite = 5,0 m u. einseitiger Gehweg = 1,25 m) in Bürgerversammlung, stellen die Bürger die Notwendigkeit des Gehweges in Frage
- 2017: Der Kreis fordert den LBM Trier auf, Baurecht durch ein PLF herzustellen
- 2017: Verkehrszählung am Knoten K 45 / K 44 in Obersehr: WTV 658 Kfz/24 h.
- 2017: Die OG Lampaden lehnt eine Kostenübernahme für den Gehweg ab, aufgrund keiner

Unter Nr. 5.2.5. Dörfliche Hauptstraße ist u. a. ausgeführt:

- Bei geringer Verkehrsstärke kann eine "weiche Separation" zum Einsatz kommen, deren Übergang zum Trennungsprinzip besonders verdeutlicht werden muss und bei der $V_{zul} = 30$ km/h gelten soll.
- Bei Wahl "weicher Separation" soll die Charakteristik und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs beachtet werden.
- Aus gestalterischer Sicht ist die Anlage multifunktionaler Seitenräume, z. B. mit der Regelung "Gehweg Radfahrer frei", wünschenswert, die nicht einheitlich befestigt sein müssen. Es ist darauf zu achten, dass missbräuchliches Parken verhindert wird.
- In beengten Situationen muss der Gehbereich gegen Überfahren geschützt werden.

Die Regel in ausreichend breiten Ortsdurchfahrten ist die separate Bauweise mit Errichtung von durch Bordsteine getrennte Anlagen (Fahrbahn und Gehweg).

Sofern die Gemeinde eine niveaugleiche Führung der Fahrbahn und des Gehweges in Asphaltbauweise fordert, ist dies nach den RASt grundsätzlich möglich, sofern zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg eine unebene Trennung z. B. mittels einer 3-zeiligen Entwässerungsrinne hergestellt wird (optische Trennung (Längsmarkierung) nicht ausreichend).

Ansonsten sind nach den RASt geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erforderlich. Dies wird jedoch von hieraus nicht befürwortet, da das Einhalten dieser Geschwindigkeitsbeschränkung in Frage gestellt wird.

Die Ortsdurchfahrt ist wie die davor und dahinter angrenzende freie Strecke relativ zügig trassiert. Außerdem gehen wir davon aus, dass der überwiegende Verkehr Durchgangsverkehr ist.

Auch bei einer „weichen“ Trennung ist die Gemeinde an den Kosten im Verhältnis der Breite(n) des(r) Gehwege(s) ($\geq 0,75$ m) zu der Fahrbahn zu beteiligen. Erhaltung und Erneuerung sind für die Gehwegbereiche an den Straßenbauassträger abzulösen.

Der Unterbau der Fahrbahn und der Seitenbereiche muss gleich stark ausgebildet werden, da ein Überfahren durch den KFZ-Verkehr nicht ausgeschlossen werden kann und die bei Grundstückszufahrten im Übrigen planmäßig erfolgt. Bautechnisch ist ein geringerer Aufbau in den Gehwegzwischenbereichen nur unwirtschaftlich herzustellen.

Insgesamt bestehen gegen die Planung (separate Bauweise) des LBM Trier keine Bedenken.

Aufgestellt:


Magosch

Gesehen:


Schnorpfel

5.2.5 Dörfliche Hauptstraße

Charakterisierung

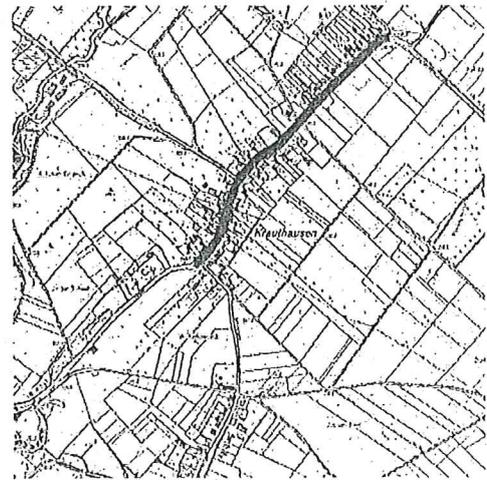
- Erschließungsstraße/Hauptverkehrsstraße (ES IV, HS IV)
- Ländlich geprägte Bau- und Siedlungsstruktur
- Weites Spektrum, je nach Region: enge bis sehr weite Straßenräume, 100 m bis mehrere Kilometer lang
- Verkehrsstärke zwischen 200 Kfz/h und 1000 Kfz/h
- Auch Linienbusverkehr
- Kein Nutzungsanspruch dominant

Typische Randbedingungen und Anforderungen

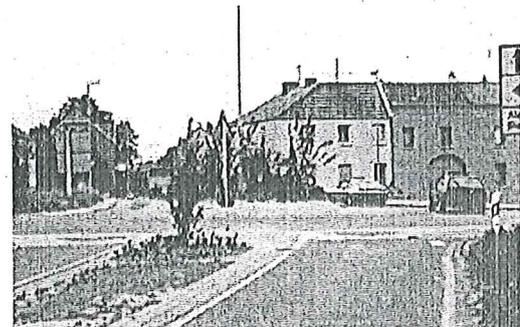
- Auch geringe Frequenzen im Fußgänger- und Radverkehr erfordern gesicherte, ausreichende Flächen und/oder nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr sowie gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten.
- In den Ortseinfahrtseinfahrtsbereichen sind die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr wirksam zu dämpfen.
- Je nach Länge ist eine, an der städtebaulichen Situation orientierte Abschnittsbildung vorzunehmen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt.
- Die Lage und Anordnung von Querungshilfen sind aus der Örtlichkeit abzuleiten.
- Bei enger Bebauung ist zu prüfen, ob z. B. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen (siehe Kapitel 6.1.1.9) oder in Abschnitten die Anlage von Mischflächen vertretbar sind.

Besondere Hinweise

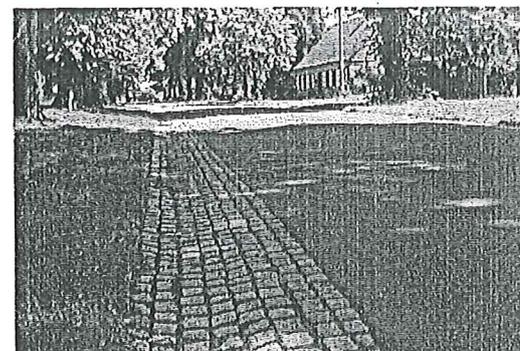
- Zur Geschwindigkeitsdämpfung sind entsprechend angelegte Mittelinseln und an der Ortseinfahrt, wenn entsprechende Querstraßen vorhanden sind, kleine Kreisverkehre geeignet.
- Vielfach enden außerorts vorhandene Zweirichtungsradwege an der Ortseinfahrt. Sie müssen mit sicheren Querungshilfen, z. B. Mittelinseln in beidseitige Radverkehrsanlagen oder auf die Fahrbahn innerorts überführt werden. In sehr kurzen Ortsdurchfahrten kann auch die Durchführung des Zweirichtungswegs angezeigt sein.
- In schwach belasteten kann eine „weiche Separation“ zum Einsatz kommen, deren Übergang zum Trennungsprinzip besonders verdeutlicht werden muss und bei der $V_{zul} = 30 \text{ km/h}$ gelten soll.
- Aus gestalterischer Sicht ist die Anlage multifunktionaler Seitenräume, z. B. mit der Regelung „Gehweg - Radfahrer frei“ wünschenswert, die nicht einheitlich befestigt sein müssen. Es ist darauf zu achten, dass missbräuchliches Parken verhindert wird.
- In beengten Situationen muss der Gehbereich gegen Überfahren geschützt werden.
- Bei Wahl „weicher Separation“ soll die Charakteristik und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs beachtet werden.



Geschwindigkeitsdämpfung im Ortseinfahrtbereich durch Mittelinsel mit deutlichem Fahrbahnversatz



Geschwindigkeitsdämpfung im Ortseinfahrtbereich durch Kreisverkehr



„Weiche Separation“ zwischen Fahrbahn und Seitenraum

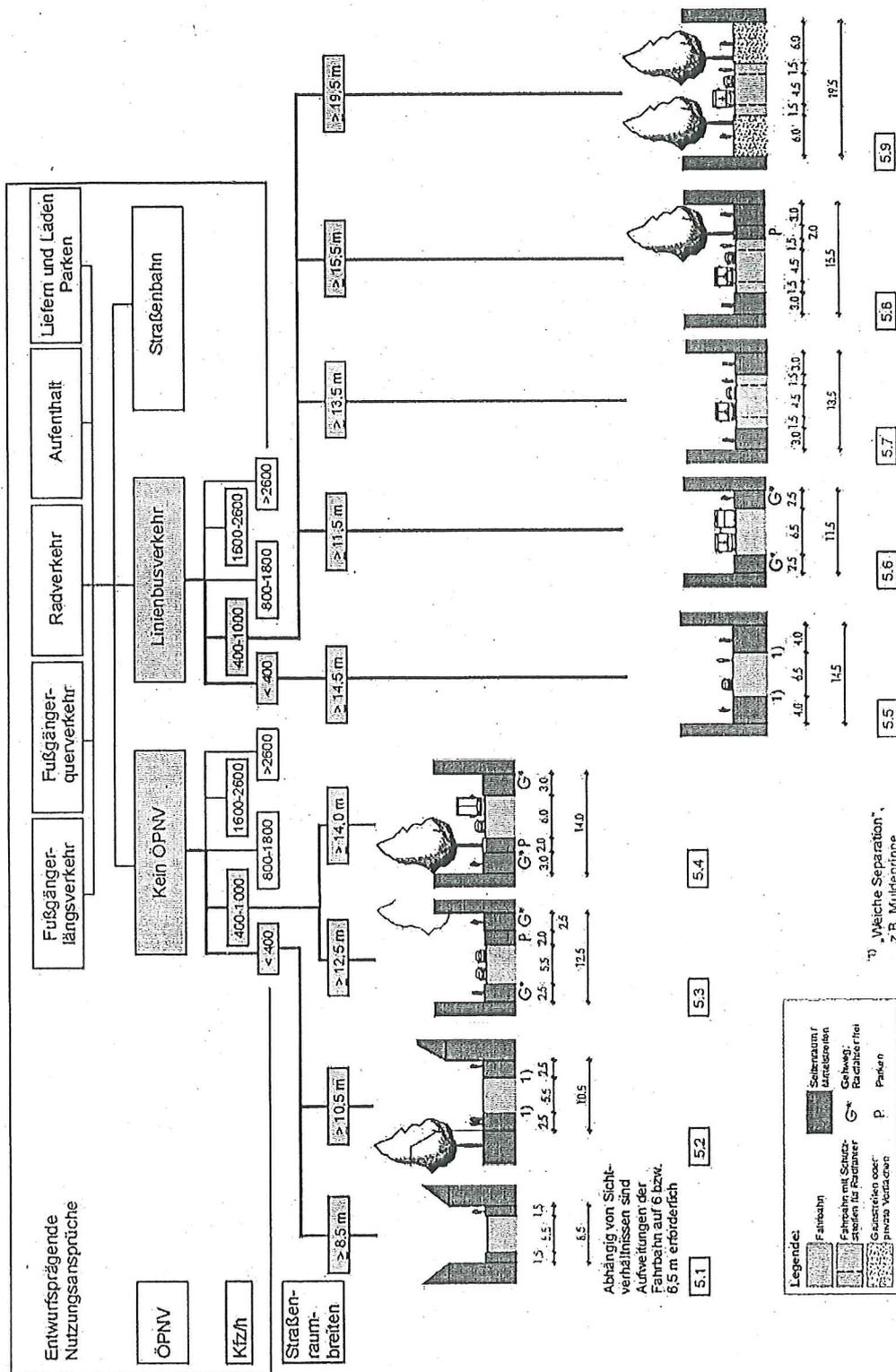


Bild 29: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfsituation: Dörfliche Hauptstraße

