

## Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes für die vier Mittelstädte des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurden von der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Marburg-Biedenkopf hinsichtlich der konzeptionellen Gesamtbetrachtung bewertet.

Die angeregte Beteiligung von Hessen Mobil als Straßenbauasträger bei Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ist im Rahmen des Maßnahmenkatalogs empfohlen.

Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Marburg-Biedenkopf äußert zu vier Sachverhalten eine fachliche Ansicht. Im folgenden Text findet sich die fachliche Meinung des Planungsbüros VAR+ dazu.

### **1. Anordnung von Z 277.1 (Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen)**

Hier wird in der Hainstraße in Biedenkopf von der Schulstraße bis Am Marktplatz eine Redundanz vermutet, wenn im Straßenquerschnitt, der ein Überholen Radfahrender nicht ermöglicht, noch zusätzlich ein Verkehrszeichen das Überholen einspuriger Fahrzeuge verbietet, existiert.

**VAR+:** Strecken, auch kurze Abschnitte, vor Ort prüfen und für den Fall, dass einspurige Fahrzeuge in der Mehrzahl regelwidrig von Kfz überholt werden, im Einzelfall zum Unterstreichen der Rechtslage Z 277.1 anordnen, um Gefahren durch zu enges Überholen abzuwehren.

### **2. Die Darlegungen zur Beschilderung von Einbahnstraßen sind richtig und anzuwenden.**

### **3. Anordnung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen zwischen Bord und parkenden Kfz**

**VAR+:** Wird rechts neben parkenden Kfz mit dem Rad gefahren, so ist die Wahrscheinlichkeit von Konflikten mit geöffneten Autotüren sehr hoch. Insassen von Autos, besonders Kinder, steigen rechts aus dem Auto aus, um nicht in den fließenden Kfz-Verkehr zu geraten.

Die Möglichkeiten des Überholens von Radfahrenden untereinander und das Ausweichen vor Hindernissen sind fahrbahnseitig besser gegeben.

### **4. Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h**

Die Einhaltung des Mindestabstands beim Überholen eines Fahrrads durch ein Auto ist in den überwiegend engen Straßen der vier Mittelstädte oft nicht möglich. Gleichzeitig ist das Radfahren hier auf der Fahrbahn wegen der geringen Flächenverfügbarkeit alternativlos. Die Sicherheit Radfahrender ist nur unter der Voraussetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gegeben.

Die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollte im Einzelfall unter Berücksichtigung der Gefahrenlage geprüft werden. Die Initiative Tempo-30 in der Ortslage und sich verändernde Rechtslagen können hier zu einer Veränderung der Anordnungspraxis führen.