



Marktgemeinde Lonnerstadt

Arbeitskreis
Infrastruktur, Verkehr und
Umwelt

Grundschule Lonnerstadt, 10.07.2020

Günter Rost

Agenda



- 1** **Warum Arbeitskreise ?**
- 2** Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?
- 3** Themen und Prioritäten
- 4** Rückmeldungen und Handlungsfelder
- 5** Diskussion und weitere Vorgehensweise
- 6** Backup

1. Warum Arbeitskreise ?



Rahmenbedingungen - allgemein

Die großen und sehr aktuellen Herausforderungen führen zu konzeptionellen Aufgabenstellung unterschiedlicher Art und Weise

- Verkehrssicherheit/Mobilität
- Ver- und Entsorgung (Wasser, Strom)
- Umweltschutz

Gleichzeitig verdoppelt sich die Pro-Kopf-Verschuldung auf **ca. 1.500€/Einwohner** durch den zwingend notwendigen Neubau des Kindergartens

Somit ist der finanzielle Handlungsspielraum überschaubar...

Aber das wird uns aber nicht daran hindern, gemeinsam den Ort zu entwickeln.

Agenda



- 1 Warum Arbeitskreise ?
- 2 Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?**
- 3 Themen und Prioritäten
- 4 Rückmeldungen und Handlungsfelder
- 5 Diskussion und weitere Vorgehensweise
- 6 Backup

2. Ziel des Arbeitskreises ?



- Die Ausgangssituation durch gemeinsames Handeln verbessern
- Die Bevölkerung einbinden und deren Kompetenzen, deren Wissen und Ideen zur positive Entwicklung der Marktgemeinde nutzen

Somit: Nicht nur die Bürgermeisterin und die 14 Gemeinderätinnen und Räte (1+14) gestalten die Gemeinde, sondern die gesamte Bevölkerung kann sich einbringen

Vorteil außerdem

- > Anträge aus dem AK werden gebündelt dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt
- > AK hat mehr Nachdruck als einzelne Personen, da eine breitere Basis vorhanden ist
- > vor allem kritische Entscheidungen finden leichter Akzeptanz in der Bevölkerung

Agenda



- 1 Warum Arbeitskreise ?
- 2 Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?
- 3 **Themen und Prioritäten**
- 4 Rückmeldungen und Handlungsfelder
- 5 Diskussion und weitere Vorgehensweise
- 6 Backup

3. Themenfelder und Prioritäten



Arbeitskreis:

Infrastruktur, Verkehr und Umwelt
-> **sehr breite Themenfelder !**

Rückmeldungen bis dato:

Mit großer Mehrheit aus dem Bereich „**Verkehrs(sicherheit)**“ aus Lonnerstadt

- Bauabschnitt II
- Badgasse
- Hauptstraße
- Schulstraße

A yellow rectangular sticky note with a slight shadow, containing the text 'Prio 1' in black font.

Prio 1

Entscheidung AK: Aufgrund der Wichtigkeit und Dringlichkeit wird mit diesem Themenblock begonnen und **spätestens im Oktober** dem Gemeinderat entsprechende Anträge zur Entscheidung vorgelegt

3. Themenfelder und Prioritäten



Info zum Punkt „Umwelt“:

Die Gemeinde hat sich erfolgreich auf die Unterstützung eines Energiechaches beworben

- Erstanalyse der Potenziale an erneuerbaren Energien
- Begleitung von Sanierungs- und Neubauvorhaben
- Bewertung und Optimierung von Neubaugebieten

Konkrete Aufgabenstellungen am 24.06.2020 platziert:

- Nahversorgung Schule/KiTa/Kirche
 - BAIII
- siehe heutigen Zeitungsartikel im FT

Prio 2

...auch da geht es voran...

1 Warum Arbeitskreise ?

Agenda



- 1 Warum Arbeitskreise ?
- 2 Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?
- 3 Themen und Prioritäten
- 4 **Rückmeldungen und Handlungsfelder**
- 5 Diskussion und weitere Vorgehensweise
- 6 Backup

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Bauabschnitt II – Unterschriftenaktion April 2020



Gefährliche Verkehrssituationen

Geschwindigkeitsüberschreitungen (erlaubt sind 50kmh)

Parkplatzsituation:

Stellplätze auf Privatgrundstücken werden z.T. nicht genutzt sondern der „Mehrzweckstreifen“

Die „Doppelnutzung“ des Merzweckstreifens durch Fahrzeuge und Fußgängern stellt vor allem in der aktuellen Bauphase erhebliche Schwierigkeiten dar.

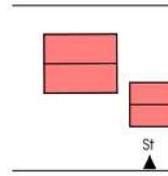
Weitere Ausführungen: Matthias Rost

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Bauabschnitt II - Bebauungsplan



4. STELLPLÄTZE UND GARAGEN



St= Stellplatz
 Garagen in Hauptkörper einbezogen, als Anbau an den Hauptkörper oder freistehend.
 Grenzbebauung ist für Garagen zulässig.
 Der Stauraum muss mindestens 6,00 m betragen.

Pro Wohnung müssen mindestens 2 Stellplätze auf dem eigenen Grundstück vorgesehen werden. Ab der zweiten Wohnung und für jede weitere Wohnung muss pro Wohnung mindestens 1 Stellplatz auf dem Grundstück vorgesehen werden.
 Der Stauraum vor den Garagen wird hierbei nicht als Stellplatz anerkannt.

6. VERKEHRSFLÄCHEN (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

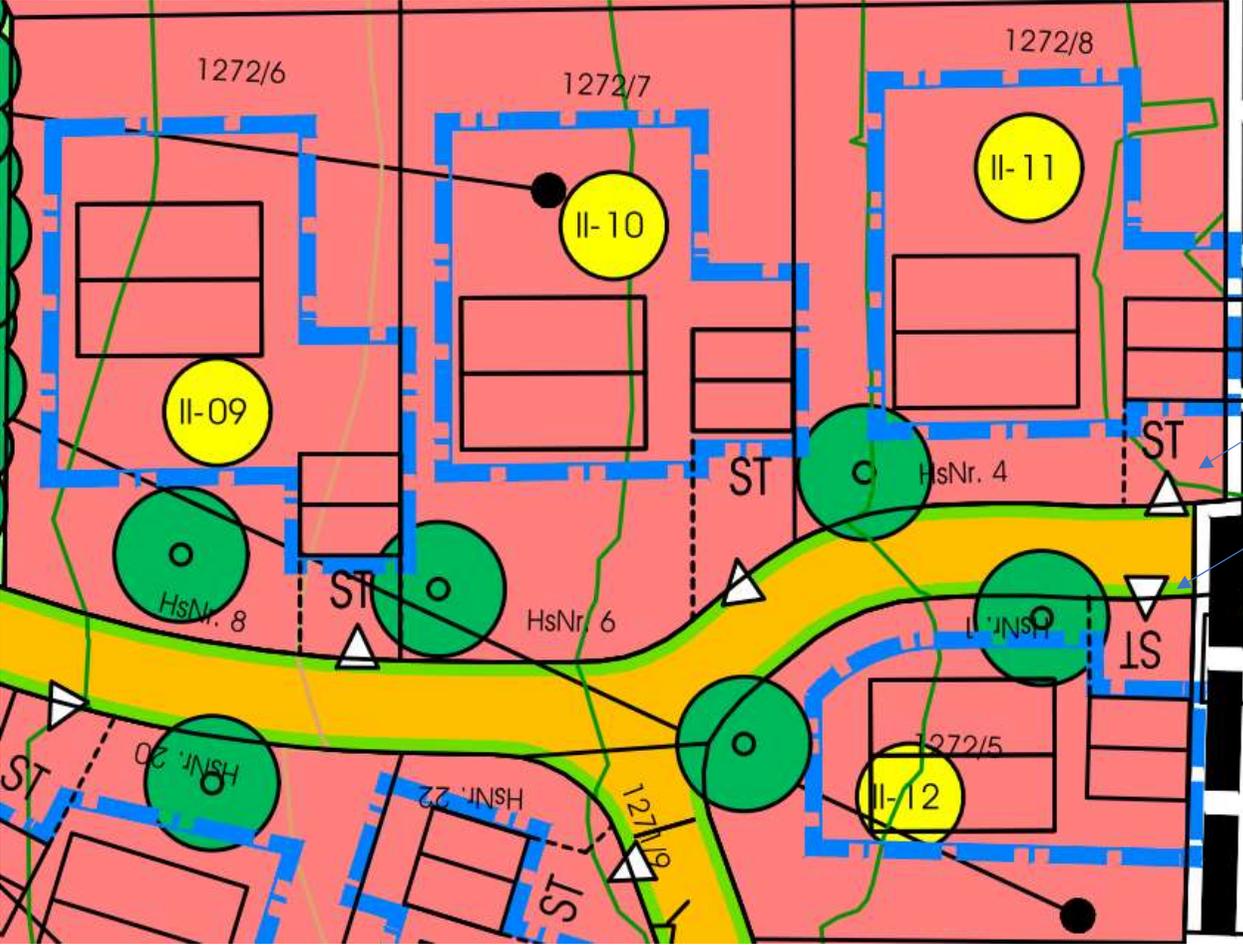
-  6.1. Öffentliche Straßenverkehrsflächen 3.088 m²
-  6.2. Straßenbegrenzungslinie
-  6.3. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung 107 m²
-  Fußweg

Für die Grundstücke II-22 bis II-26 (Flurstücke: 1270/1, 1270/2, 1270/3, 1270/4, 1270/5) gelten abweichend folgende Festsetzungen:

Der Stauraum vor den Garagen muss mindestens 5,00 m betragen.

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Bauabschnitt II - Bebauungsplan



Stellplätze

Mehrzweckstreifen

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

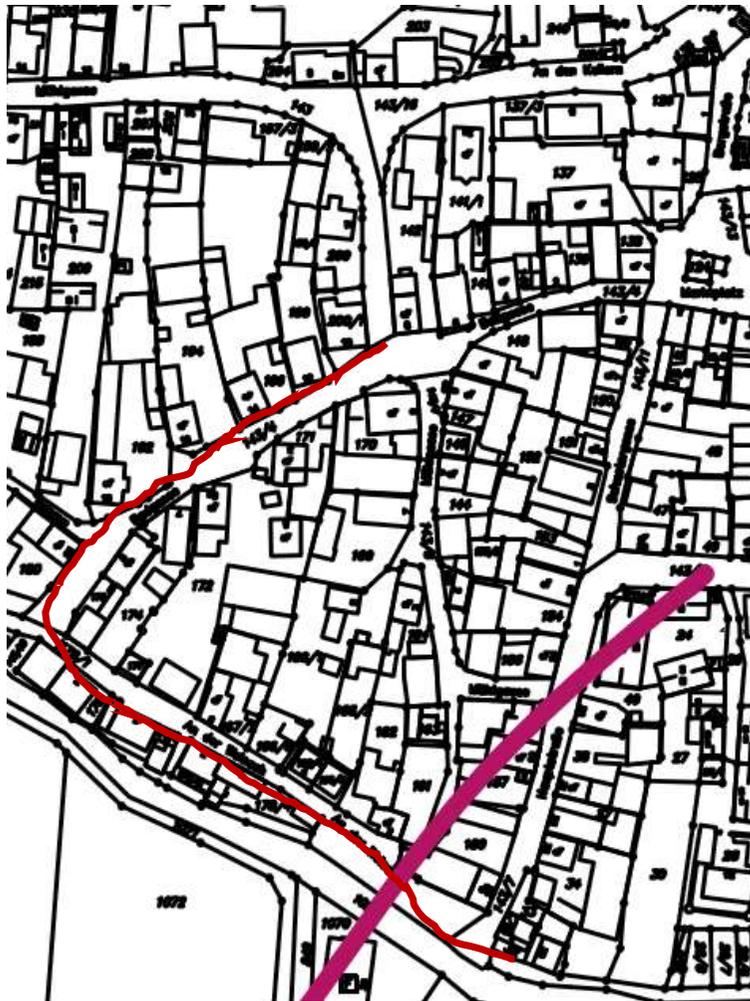
Bauabschnitt II - Bebauungsplan



Diskussion – wie geht's weiter ?

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Badgasse – Kein Bebauungsplan



Gefährliche Verkehrssituationen

Geschwindigkeitsüberschreitungen (erlaubt sind 50kmh)

Parkplatzsituation ist ok:

Parken auf der Straße – Fahrzeuge stellen „natürliche“ Hindernisse dar

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

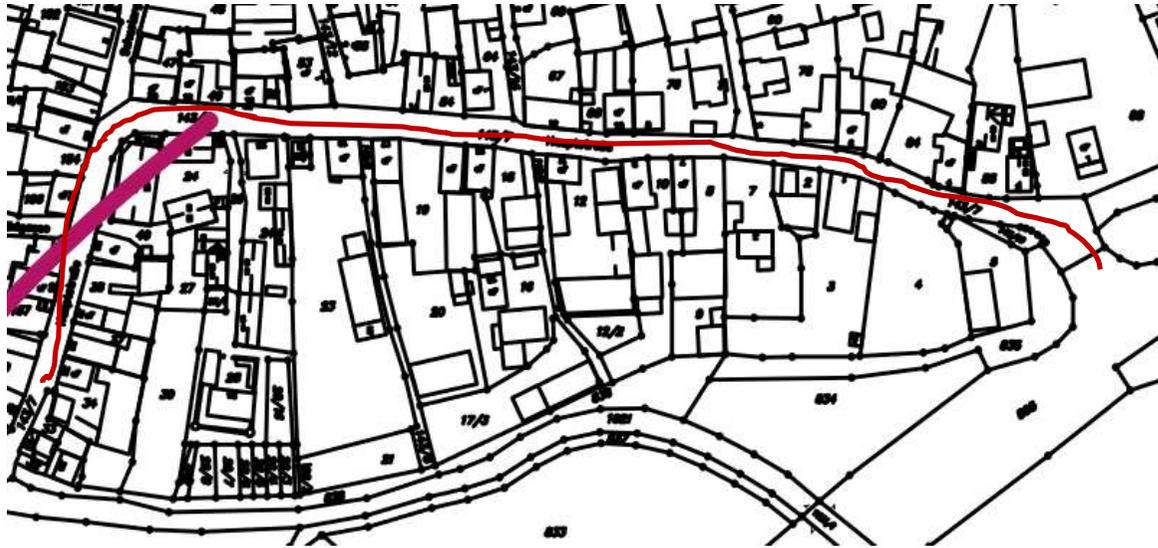
Badgasse – Kein Bebauungsplan

Diskussion – wie geht's weiter ?



4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Hauptstraße – Kein Bebauungsplan



Gefährliche Verkehrssituationen

Geschwindigkeitsüberschreitungen (erlaubt sind 50kmh)

Parkplatzsituation:

Parken auf der Straße – Fahrzeuge stellen „natürliche“ Hindernisse dar

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

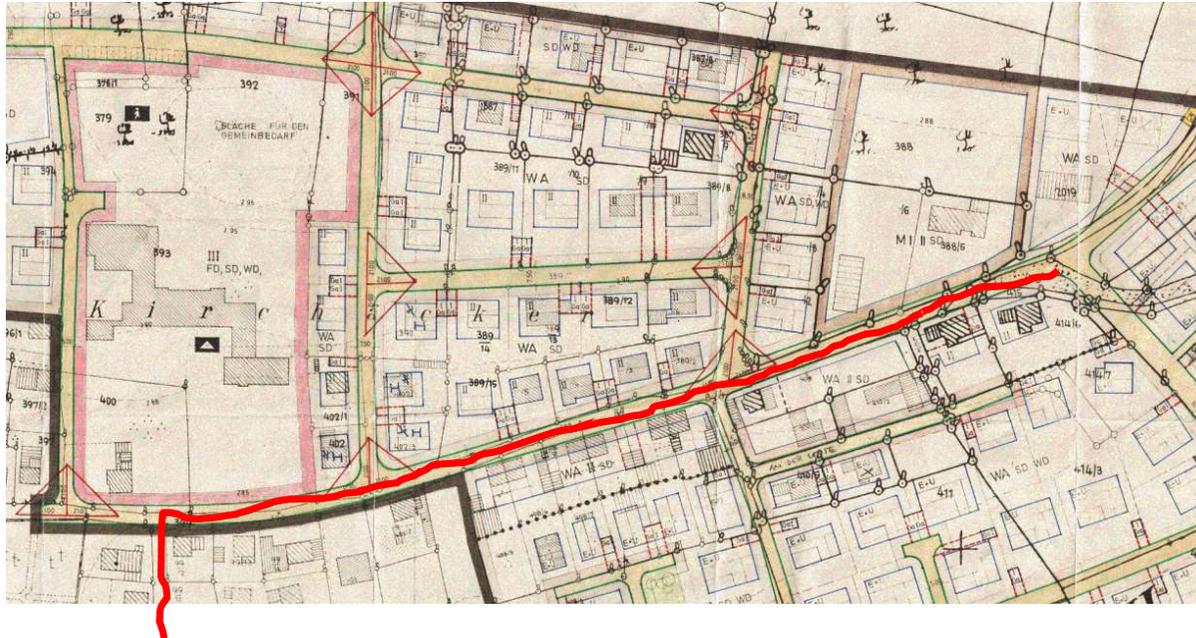
Hauptstraße – Kein Bebauungsplan

Diskussion – wie geht's weiter ?



4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Schulstraße – Bebauungsplan I von 1970



Gefährliche Verkehrssituationen

Geschwindigkeitsüberschreitungen (erlaubt sind 30kmh)

Parkplatzsituation:

Parken auf der Straße – **kaum gegeben**

Fahrzeuge stellen **keine** „natürlichen“ Hindernisse dar

4. Rückmeldungen und Handlungsfelder

Schulstraße – Kein Bebauungsplan

Diskussion – wie geht's weiter ?



Agenda



- 1 Warum Arbeitskreise ?
- 2 Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?
- 3 Themen und Prioritäten
- 4 Rückmeldungen und Handlungsfelder
- 5 **Diskussion und weitere Vorgehensweise**
- 6 Backup

5. Weitere Vorgehensweise - Lösungsansätze



Lösungsansätze:

- Großer Wurf: Grundsätzliches Tempolimit 30kmh, 50kmh als Ausnahme

Begleitend zum 30er Tempolimit – wo es notwendig ist:

- „Bauliche“ Maßnahmen
 - Pflanzkübel als Verengung, Bremsschwellen (lange/kurze), Rampensteine, Aufpflasterung
 - Parken auf der Straße als „natürliches“ Hindernis erlauben, ja sogar verlangen...
- Einbahnstraßenregelungen

Aber auch:

- Überwachungen / Kontrollen / Visualisierungen
- Zivilcourage jedes Einzelnen: jeder kennt nahezu jeden...

Verbesserung ist nur möglich,

- **wenn der Rahmen geschaffen wird (z.B. Tempolimit) und auf**
- **die Einhaltung geachtet wird (Blitzen, direktes Ansprechen)**

5. Weitere Vorgehensweise - nächste Sitzung



Organisatorisch: Adressen/mail/mobil -> Mail-Gruppe oder WhatsApp-Gruppe

Nächste Runde mit VG und/oder Verkehrspolizei: 09/2020 (evtl. als Begehung)
- Beispiele sammeln (z.B. Eggolsheim Innerorts)
- gesetzlichen Rahmen abstecken

Beschlussvorschlag für den Gemeinderat: 10/2020

Agenda



- 1 Warum Arbeitskreise ?
- 2 Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?
- 3 Themen und Prioritäten
- 4 Rückmeldungen und Handlungsfelder
- 5 Diskussion und weitere Vorgehensweise
- 6 **Backup**

3. Themenfelder und Prioritäten



Cluster	Thema	Unterteilung	Cluster	Thema	Unterteilung	Wahlprogramm	Wahlprogramm freie	Kosten	Umsetzung	Risiko	Details
Verkehr	Verkehrssicherheit	allgemein	Verkehr	Verkehrssicherheit	allgemein	X	X Focus: Schulweg- Sicherheit	eher gering	einfach	Gemeinde: Klagen Verkehrssicherungspflicht	Wir kennen alle besondere Unfallschwerpunkte und wundern uns ebenfalls oft über unterschiedliche Maßstäbe in der Regelung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Es ist ganz natürlich, dass das Wachsen einer Gemeinde auch dazu führt, dass die geltenden und damals sinnvollen Vorgaben immer wieder auf den Prüfstand gestellt werden müssen, ob sie noch zeitgemäß sind. Da der Kindergarten in Lonerstadt ausgebaut wird, eine Busverbindung eingeführt wurde und neue Arbeitsplätze in Lonerstadt entstanden sind, haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Der Verkehr aus den Neubaugebieten war in den alten Konzepten nicht enthalten und neue Unfallschwerpunkte kommen nun zu den bestehenden noch hinzu. Wir sollten nicht erst warten, bis etwas passiert ist.
Verkehr	Verkehrssicherheit	Tempo-Konzept	Verkehr	Verkehrssicherheit	Tempo-Konzept	X	X verkehrsrechtliche Regeln	keine	einfach	Unfälle	Innerorts benötigen wir ein Tempo-Konzept. Zwischen Spielstraße (Schrittgeschwindigkeit), 30 km/h und 50 km/h wechseln die Geschwindigkeitsbegrenzungen hin und her und zum Sportplatz stellt die Straße durch Zustand und rasenden Verkehr einen potentiellen Unfallschwerpunkt dar. Wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen ständig missachtet werden, bleiben zur Durchsetzung der sinnvollen Höchstgeschwindigkeit eigentlich nur zwei Möglichkeiten - Blitzen oder bauliche Maßnahmen. Wir würden bauliche Maßnahmen präferieren, wie z.B. mit einem Leuchtturmprojekt wie einer Aufpflasterung in der Schulstraße.
Verkehr	Verkehrssicherheit	Einbahnstraßenregelungen	Verkehr	Verkehrssicherheit	Einbahnstraßenregelungen	X	X verkehrsrechtliche Regeln	eher gering	einfach	Unfälle	Die Verkehrssituation am Marktplatz in Lonerstadt. Eigentlich ist die Herrnstraße zu eng für das aktuelle und eher steigende Verkehrsaufkommen. Eine Möglichkeit wäre eine Einbahnstraßenregelung für die Herrnstraße und die Schusterergasse. Dies ist selbstverständlich in erster Linie mit den Anwohnern zu diskutieren, aber im Interesse der Verkehrssicherheit auch als mögliche Lösung zur Vermeidung des Begegnungsverkehrs zu diskutieren.
Verkehr	Verkehrssicherheit	Parken	Verkehr	Verkehrssicherheit	Parken	X		keine	einfach	Unfälle	Gekennzeichnete Parkmöglichkeiten z.B. in der Hauptstraße. Besonders an der Bushaltestelle (da extrem viel Verkehr über die Herrnstr. auf die Hauptstr. trifft) würden klare Parkverbotszonen oder klar gekennzeichnete Parkmöglichkeiten zu einer Verbesserung der Sicherheit führen. An dieser Kreuzung ist zudem die Sicht durch parkende Autos eingeschränkt und die scheinbar unregelmäßige Parksituation führt zu unübersichtlichen Verkehrssituationen, die besonders für Radfahrer und Kinder gefährlich sind.
Verkehr	Verkehr, Umwelt	B470	Verkehr	Verkehr, Umwelt	B470	X		nicht Gemeinde	schwierig	Unfälle, Lärm- und Abgasemissionen	Die drei Kreuzungen der B470 sind ein bekannter Unfallschwerpunkt. Zwischen den Kreuzungen gilt dennoch z.T. Tempo 100 km/h. Neben der sinnlosen Aufhebung des Tempolimits in diesem Bereich führt dies auf dem Teilstück zu vermeidbaren Geschwindigkeitsbeschleunigungen und Bremsmanövern und ist somit auch umweltpolitisch grenzwertig (Spritverbrauch, Abgabe und besonders die Lärmbelastung für unsere Anwohner in Lonerstadt). Wir kämpfen außerdem für die zeitnahe bauliche Umsetzung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Mailach-Sterpersorf-Lonerstadt anstatt einer Ampelösung, wie vom Straßenbauamt angeregt.
Verkehr	Verkehrssicherheit	Sanierung Straßen	Verkehr	Verkehrssicherheit	Sanierung Straßen	X	X	hoch	mittel	Gemeinde: Klagen Verkehrssicherungspflicht	Je länger mit einer Reparatur gewartet wird, desto teurer wird die Sanierung. Bei den z. T. vorhandenen Schlaglöchern (Bsp. Mrz. 2020 Ailsbach) würden die Klagen im Falle eines Unfalls jedoch die Sanierungskosten ggf. deutlich übertreffen
Verkehr	Radwege	Radwege	Verkehr	Radwege	Radwege	X		je nach Förderprogramm	mittel	zu langsam zu sein, um die Fördermittel zu bekommen	Wir müssen eine Bedarfsanalyse starten, um für unsere Agenda 2030 eine sinnvolle und aufeinander abgestimmte Umsetzung zu gewährleisten. Offensichtlich erscheint ein Bedarf für einen Ausbau der Radwege in Ailsbach und Mailach. Aber wenn wir im Detail diskutieren gibt es noch viele weitere sinnvolle Bedarfe. Wir sollten hier nicht den Fleckenteppich ausbauen, sondern konzeptionell und nachhaltig agieren. Hier sind zudem Bürgerversammlungen in den Ortsteilen alternativlos, um die besten Lösungen zu erzielen.
Verkehr/Energie	E-Mobilität	Ladestationen	Verkehr/Energie	E-Mobilität	Ladestationen	X		mittel	mittel	Fehlentscheidungen können teuer sein	Sicher kann man in einigen Einfamilienhäusern eine Schnellladesäule installieren, aber das örtliche Stromnetz (auf das die Kommune nur begrenzt Einfluss hat) ist sicher nicht auf eine konsequente Umstellung ausgelegt und selbst gemeindliche Einzelinvestitionen für öffentliche Ladepunkte sollten gut überlegt sein (abgesehen von der Frage, ob überhaupt von den Bürgern als Steuerzahler gewünscht). Außerdem muss man reinen Öko-Strom anbieten, sonst wird mit dem üblichen Strommix geladen (23,3% Kohle, 13,1% Kernenergie, 3,3% Erdgas... Stand 2019).
Umwelt/Energie	Beleuchtung	Straßenbeleuchtung	Umwelt/Energie	Beleuchtung	Straßenbeleuchtung	X		je nach Zeitbudget	mittel	Lichtverschmutzung	Eine gute Beleuchtung für die Dämmerung und in der Nacht reduziert ebenfalls die Unfallwahrscheinlichkeit. Kontraproduktiv sind dagegen zu helle und blendende LED-Leuchten. Es bedarf eines durchdachten Beleuchtungskonzeptes nach dem Motto „so viel wie nötig und so wenig wie möglich im Allgemeinen und eine autarke sicherheitsoptimierte Beleuchtung an neuralgischen Punkten“. In Nebenstraßen wären zudem vernünftig gesteuerte autarke LED-Leuchten (mit Lichtsensoren und Bewegungsmeldern) völlig ausreichend, würden Geld sparen und die Lichtverschmutzung senken, was uns allen und unserer Umwelt zu Gute kommt
Umwelt	Lärm	Informationen über Lärmbefragungen	Umwelt	Lärm	Informationen über Lärmbefragungen	X		keine	einfach	mehr Lärm	Im Rahmen einer Befragung des bayerischen Umweltministeriums konnten sich Bürgerinnen und Bürger zur Situation äußern. Die daraus gewonnen Erkenntnisse wurden in eine Lärmkarte überführt und notwendige Aktionen abgeleitet. Entlang der B470 haben wir erhöhte Lärmpegel und der Verkehr wird mit Sicherheit NICHT abnehmen. Die Situation an der B470 konnte aufgrund der geringen Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger nicht ausreichend Berücksichtigung finden. Die schwache Teilnahme an der Befragung ist auf mangelnde Information seitens der Gemeindeverwaltung zurückzuführen. Künftig brauchen wir bei solchen umfassenden Fragestellungen konkrete
Umwelt	Abwasser	Versickerung	Umwelt	Abwasser	Versickerung	X		gering	einfach	höhere Abwasserkosten bei zunehmenden	Im Oktober 2019 wurde ein umfangreicher Beitrag zum Thema Regenwasser und seine Auswirkungen im Fernsehen ausgestrahlt. So wurde berichtet, dass die Kläranlagen eigentlich das Regenwasser gar nicht wollen, weil dadurch die

4. Verkehrsberuhigter Bereich – „Spielstraße“



Straßenverkehrsordnung [Bearbeiten | Quelltext bearbeiten]

Der Verkehrsberuhigte Bereich wird durch das Verkehrszeichen 325.1 angekündigt und durch das Verkehrszeichen 325.2 aufgehoben.^[1]

Innerhalb dieses Bereiches gilt:^[1]

- Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muss **Schrittgeschwindigkeit** einhalten.
- Die **Fahrzeugführer** dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
- Die **Fußgänger** dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
- Das **Parken** ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.^[1]
- In einem verkehrsberuhigten Bereich muss man nach einem Urteil des Landgerichtes Dortmund nicht damit rechnen, überholt zu werden.^[2]
- Das Parken ist in einem verkehrsberuhigten Bereich innerhalb der dort gekennzeichneten Parkflächen nach einem Beschluss des Oberlandesgerichtes Köln vom 30. Mai 1997 (Az.: Ss 136/97(Z)) auch in Fahrtrichtung links erlaubt, auch wenn der verkehrsberuhigte Bereich weder eine Einbahnstraße ist noch dort auf der rechten Seite Schienen verlegt sind, da es sich bei einem verkehrsberuhigten Bereich nicht um eine Fahrbahn im Sinne des § 12 Abs. 4 StVO, sondern um eine Sonderfläche ohne Fahrbahn handelt.^[3]

Beim Ausfahren aus einem verkehrsberuhigten Bereich ist gemäß § 10 StVO eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Wie beim Ausfahren aus einem Grundstück ist man gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern wartepflichtig, Rechts-vor-Links gilt nicht. Dies ist nach Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sogar der Fall, wenn zwischen dem Verkehrszeichen „Ende des verkehrsberuhigten Bereichs“ und der Hauptstraße noch bis zu 30 Meter zurückzulegen sind.^[4]

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen des **Straßenbaulastträgers** oder der Straßenbaubehörde, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben. Das bedeutet, der verkehrsberuhigte Bereich muss baulich so angelegt sein, dass der typische Charakter einer **Straße mit Fahrbahn, Gehweg, Radweg nicht vorherrscht**. In der Regel wird dies durch einen niveauequalisierenden Ausbau (Pflasterung), Pflanzbeete, wechselseitige Parkstände, Plateau-Aufpflasterungen und Einengungen erreicht (siehe auch **Shared Space**).

Umstritten sind kostengünstige „Sperrn“, wie zum Beispiel **Bremsschwellen**, Rampensteine und **Beton-Pflanzkübel**. Sie beeinträchtigen das optische Gesamtbild und können für **Radfahrer**, ältere und behinderte Menschen gefährlich werden und Rettungsfahrzeuge behindern.

Durchgangsverkehr und Lkw-Verkehr sind nicht grundsätzlich verboten, der verkehrsberuhigte Bereich ist also keine Anliegerstraße. Um den Durchgangsverkehr aus den Gebieten bzw. Straßen herauszuhalten, können zusätzlich folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- oftmals werden **Sackgassen** angelegt.
- die Einfahrt wird nur von einer Seite aus erlaubt.
- die Wohnverkehrsstraße wird durch eine **Fußgängerzone** geteilt, wie z. B. in der **Maximilianstraße (Regensburg)**.



Zeichen 325.1
Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs



Bereichs

4. Verkehrsberuhigter Bereich – „Spielstraße“



Zeichen 340 ist die unterbrochene weiße (Leit-)Linie. Die Leitlinie für Schutzstreifen ist im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 zu markieren. Das Sinnbild Radverkehr ist das Fahrradsymbol auf der Fahrbahn. Das korrekte Verhalten bei Schutzstreifen und Radfahrstreifen

StVO zu Zeichen 340 Leitlinie

22	<p>Zeichen 340</p>  <p>Leitlinie</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wer ein Fahrzeug führt, darf Leitlinien nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird.2. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.3. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken. <p>Erläuterung</p> <p>Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.</p>
----	--	--

<http://www.sicherestrassen.de/VKZKatalog/Frameaufbau.htm?http://www.sicherestrassen.de/VKZKatalog/Kat340.htm>

Quelle Wikipedia

4. Verkehrsberuhigter Bereich – „Spielstraße“



Zechen 340 ist die unterbrochene weiße (Leit-)Linie. Die Leitlinie für Schutzstreifen ist im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 zu markieren. Das Sinnbild Radverkehr ist das Fahrradsymbol auf der Fahrbahn. Das korrekte Verhalten bei Schutzstreifen und Radfahrstreifen



Arbeitskreissitzung am 10.07.2020



1. Warum Arbeitskreise ?
2. Was ist das Ziel des Arbeitskreises ?
3. Themenfelder und Prioritäten
4. Rückmeldungen und Handlungsfelder