

## **GVV am 5.07.2022, ADFC Birkenwerder Stellungnahme Aktualisierter Stand Ortsverbindung Bkw-Briese Radfernweg B-KO**

Heute steht die Freigabe des Radwegebaus zwischen Briese und Birkenwerder zur Entscheidung. Die ADFC OG hat dazu wiederholt ihren Standpunkt erklärt, siehe besonders die Zusammenfassung vom 14.12.21.

Nach letztem Stand soll der Weg sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger zugelassen sein. Eventuelle Schilder sollen nur der Wegweisung dienen. Wir begrüßen diese sinnvolle Meinungsänderung des Fördermittelgebers.

Aus dem Gemeinderat kommt aus verständlichen Gründen der Wunsch, statt des parallelen Wegs im Wald die Verbindungsstraße Birkenwerder – Briese in ihrer Gesamtlänge zur (unechten) Fahrradstraße zu erklären und damit den Wald zu schonen. Es gebe eine mündliche Erklärung von zuständiger behördlicher Seite, dass dies zulässig sei. Es fehlt jedoch die verbindliche Zusage dafür. Der Kommentar zur VwV der StVO 2021 sagt dazu: Eine Anordnung von Fahrradstraßen ist möglich, wenn durch städtebauliche Verkehrskonzepte es fachlich belegt ist, dass eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr in diesen Bereich vorliegt.

Die ADFC OG ist – wie bekannt - nicht gegen diese Lösung als Fahrradstraße, fordert jedoch, dass die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gesichert wird und es zu einer baldigen Realisierung kommt.

Davon unabhängig bleibt die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Schutzplankenbereich um die Autobahnbrücke für beide Varianten herzustellen. Wir haben auf die Richtlinie RPS der FGSV hingewiesen, die entgegen der DEGES-Aussage nicht eingehalten wurde. Vielmehr wurde genau das Gegenteil des definierten Zwecks erzeugt, indem hier Schutzplanken Fußgänger nicht schützen sondern gefährden, da sie die Fußgänger zusammen mit den anderen Verkehrsteilnehmern über ca. 300 m Weglänge zwischen den Schutzplanken einsperren. Das Vorhandensein von Fußgängern war schon im Planfeststellungsbeschluss thematisiert und wurde bei der Ausführung vernachlässigt.

Baulicher Schutz ist aus unserer Sicht zwingend. Schilder oder Leitlinien sind unzureichend. Das zuletzt genannte "Protect-System", welches einen Gehweg von 1,4 m Breite abtrennt und als Dauerlösung den baulichen Schutz darstellen soll, geht in die richtige Richtung.

Eine dann verbleibende Fahrgassenbreite von min. 4,1 m wäre ein Kompromiss, um den schwächsten Verkehrsteilnehmern den größtmöglichen Schutz zu bieten. Wir sehen aber noch nicht, dass mit dieser Restbreite sicherer Begegnungsverkehr von Radfahrenden und Kfz., unter Einhaltung des geltenden Rechts, möglich ist. Das Überholen wäre noch weniger möglich.

Für Radfahrende ist die Einhaltung der Sicherheitsabstände zwingend, was einen Begegnungsverkehr auf den Rampen ausschließt. Nach unserem Wissen, sind folgende Verkehrsräume zu beachten, Radfahrende Eltern mit Kinderanhänger 1,3m, Seitenabstand zum Fahrbahnrand 1m, Raum für eine gefahrlose Begegnung 1m. Bei 4,1m verbleibt nur eine Restbreite von 0,8m.

### **Für die Weiterbearbeitung empfiehlt der ADFC folgende Ergänzungen und Vorgaben:**

- **Im Schutzplankenbereich sind Fußgänger baulich vom motorisierten Verkehr zu trennen.**
- **Im Schutzplankenbereich sind die Verkehrsräume der Radfahrenden einzuhalten, auch wenn dadurch der Begegnungsverkehr an den Rampen ausgeschlossen ist.**
- **Die Fahrradstraße als Entscheidungsvariante ist unter Beachtung der neuen StVO 2021 und des in Aktualisierung befindlichen Netzplans Radverkehr des Landkreises mit einbeziehen.**

## Ergänzende Hinweise

### Fahrradstraße als Entscheidungsvariante

Fördermittel sind zwingend an Radnetzpläne gebunden, die den Bedarf nachweisen müssen. Der Streckenabschnitt nach Briesse ist Bestandteil einer überörtlichen Verbindung und muss daher im ersten Schritt für eine Aufnahme in den in Aktualisierung befindlichen Netzplan an den Landkreis eingereicht werden.

Im Kreistag OHV gab es am 16.12.2020 den Beschluss, den Netzplan Radverkehr aus 2012/2013 zu überarbeiten. Ziel war im Juni 2021 den überarbeiteten Netzplan Radverkehr vorzulegen. Es fehlen noch viele Meldungen von Kommunen, so dass zurzeit für Dezember 2022 mit Vorlage des Netzplans gerechnet wird.

### Abstandsregeln bei Fahrradbeteiligung, Abstand im Gegenverkehr

Auch im Gegenverkehr kann es zu Abstandsunterschreitungen und Beinah-Unfällen kommen. Die gesetzlichen Mindestabstände für das Überholen gelten im Begegnungsfall nicht, stattdessen wird das Gefährdungsverbot des § 1 Abs. 2 StVO angewandt. Die wenigen bekannten Urteile verlangen auch bei der Begegnung von Autos und Radfahrenden einen Mindestabstand. Das Oberlandesgericht Hamm hält bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h des Autos 1 m Sicherheitsabstand im Gegenverkehr für erforderlich (6 U 163/96). Ist dieser Abstand wegen eines Engpasses nicht möglich, muss derjenige warten, auf dessen Fahrbahnseite das Hindernis liegt. Ganz besonders gilt das Verbot bei der Begegnung mit Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen. Für einen Verstoß mit Gefährdung drohen dann 80 Euro Bußgeld und ein Punkt im Fahreignungsregister.

### Urteil zum Seitenabstand zum Fahrbahnrand

Urteil: Ein Radfahrer darf bei Dunkelheit und Regen auf stark befahrener Straße nicht weiter als 1 m vom rechten Fahrbahnrand fahren (OLG Saarbrücken, Az. 3 U 186/77).

