

GVV am 4.1.2022, ADFC Birkenwerder, Ortsverbindung Birkenwerder - Briese



Die ADFC-Ortsgruppe nimmt die Unterstützung der Gemeindevertreter/innen und die Bemühungen der Verwaltung, den Radverkehr zu fördern positiv wahr. Wir würdigen auch die Aufmerksamkeit, die unsere Arbeit, unsere Fachexpertise bei Ihnen erreicht.

Radverkehr zu fördern, der die Schwächsten, die Fußgänger einschließt, kann gelingen und ist außerorts die Regel. Dies ist in unseren Nachbarkommunen, wie z.B. beim gemeinsamen, 20 Jahre alten Geh- und Radweg von Borgsdorf nach Briese, oder auch beim neu gebauten gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der L171 von Hohen Neuendorf nach Stolpe der Fall.

Wie in der GVV am 14.12. durch den Bürgermeister mitgeteilt wurde, hat die Kommune die Vorgabe des Fördermittelgebers, Zeichen 237 Radweg, angenommen. Das ist sehr bedauerlich, besonders deshalb, da zu dieser wichtigen Detailänderung keine extra Zustimmung der Gemeindevertreter und der Interessenvertreter eingeholt wurden. Nach unserem Wissensstand liegen auch keine Informationen vor, ob weitere Alternativen oder Konflikte geprüft wurden.

Die ADFC Ortsgruppe unterstützt die geplante fahrbahnunabhängige Wegeföhrung für den Lückenschluss des Fernradwegs Berlin-Kopenhagen als gesamtplanerisches Konzept von der ortsinneren Fichteallee bis Briese, hat aber gleichzeitig erhebliche Bedenken.

Besonders hervorzuheben ist dabei die Vorgabe des Fördermittelgebers, Zeichen 237 benutzungspflichtiger Radweg, Diese Vorgabe föhrt zu absurden Situationen. Die Verkehrsbehöde ist an die Vorgaben der STVO und an die VwV-STVO gebunden. Diese besagt, benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden,

1. wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung steht.
2. Sie dürfen nur angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf es erfordern. d.h. wo auf der Fahrbahn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine außergewöhnliche Gefahrenlage besteht.
3. Sie besagt, wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat.

Für die Radfahrenden muss es also auf der Fahrbahn gefährlich sein, um die Bedingung für die Benutzungspflichtig zu erfüllen. Damit verbunden ist, dass dem Radverkehr die Nutzung der Fahrbahn untersagt ist. Dem Fußverkehr steht entsprechend der Planung aber nur noch die Fahrbahn zur Verfügung. Auf dieser muss der er sich in die gefährliche Lage begeben, diese unausweichlich hinnehmen, obwohl, der entstehende 2,50 m Breite Radweg neben der Fahrbahn, der den ehemaligen Wanderfußweg überbaut hat, ein offensichtliches Angebot für Fußgänger darstellt, seine Benutzung aber für diese untersagt ist.

Bei dieser, der Anordnung entgegenstehenden Situation und um finanziellen Schaden abzuwenden, halten wir es für dringen geboten, die Verkehrsbehöde anzufragen, ob sie eine zu erwartende Befürwortung zur Anordnung Zeichen 237 Benutzungspflichtiger Radweg in dem Bereich Lückenschluss des Fernradwegs Berlin-Kopenhagen, aussprechen kann.

Lösungen für einen Weg, der die Schwächsten, die Fußgänger mit einschließt sehen wir,

- entweder bei einer fahrbahnabgesetzten Wegeföhrung, indem dort wo keine Bäume stehen, ein ausreichend breiter Fußweg angesetzt wird,
- oder alternativ, mit der naturverträglichsten Variante, indem die vorhandene Straße mit baulichen Veränderungen zur Fahrradstraße wird,
 - mit gesicherter Bereich für Fußgänger,
 - mit Zustimmung zur Machbarkeit vom Landkreis und Verkehrsbehöde,
 - mit Anordnung von Tempo 30 ab sofort und
 - mit gesicherter Kostenzusage für die Einrichtung.

Positiv ist, dass durch die STVO Novelle 2020 eine erleichterte Anordnung, für Fahrradstraßen, auch ohne Nachweis einer hohen Fahrradverkehrsdichte möglich ist. Grundlage kann jetzt auch die Netzbedeutung sein, die durch das Planungsbüro GGR in Form einer Radhaupttroute aufgezeigt wurde und durch eine geordnete städtebauliche Entwicklung also mit dem Beschluss zum erwarteten Mobilitätskonzept, umgesetzt werden kann.

Der ADFC bittet die Gemeindevertreter/innen einen Prüfauftrag im Sinne unserer Anfrage an die Gemeinde zu erteilen. Unsere Bitte zum Prüfauftrag zur A10 Brücke Fichteallee, aus der GVV vom 14.12.2021 ergänzt den heutigen und wenn noch nicht erfolgt, bitten wir auch hier, diesen zu erteilen.

Aus Sicht des ADFC Bkw sollten nachfolgende Aspekte Anlass zur weiteren Prüfungen geben.

1. In der hier angewendeten Förderrichtlinie Infrastruktur, GRW - Ausbau der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur

https://www.ilb.de/de/pdf/richtlinie_71425.pdf

steht unter Maßnahmen des Tourismus ab 2.1.5.1, Seite 3

Als öffentliche touristische Infrastruktur werden gefördert:

- die Unterstützung und Weiterentwicklung der touristischen Produkte mit besonderem Potenzial im Land Brandenburg: Radwander-, Wasser-, Natur-, gesundheitsorientierter und barrierefreier Tourismus.

Warum ist der hier benannte Fördergegenstand „barrierefreier Tourismus“ nicht anwendbar um einen gemeinsame Geh- und Radweg zu erstellen.

2. Die gleiche Förderung wurde auch von den Nachbarkommunen für den Fernradweg genutzt, ohne dass ein Schild 237 zum Einsatz gekommen ist.

Warum gelten hier unterschiedliche Bedingungen?

3. In der STVO unter § 25 Fußgänger (1) steht, Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat.

Der entstehende 2,50 m breite Weg neben der Fahrbahn stellt ein offensichtliches Angebot für Fußgänger dar. Wie ist es möglich, dass Fördermittelvorgaben der STVO widersprechen?

4. Reine Fußwege außerorts sind die Ausnahme, eine Kombination mit Radwegen die Regel. Auch unter Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderungen ist dies in der Regel vertretbar. Fahrbahnbegleitende Radwege auf Landstraßen werden in der Regel baulich einseitig angelegt, dabei für eine Zweirichtungsführung geplant und in Abhängigkeit von der Stärke und Führung des Fußgängerverkehrs als gemeinsame Geh- und Radwege angelegt. Die Regelbreite beträgt 2,50 m (vgl. EFA, 5.1).

Warum weicht die Fördermittelvorgabe von der Regel ab?

5. Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.

Dem Fußverkehr steht kein separates Angebot zur Verfügung.

6. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

Heißt, es muss auf der Fahrbahn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine außergewöhnliche Gefahrenlage bestehenden. Dies ist nicht gegeben.

7. Der Radweg muss straßenbegleitend sein.

Radwege sind u. a. nicht straßenbegleitend, wenn sie zu weit, in der Regeln 5 Meter und mehr, von der Hauptfahrbahn entfernt geführt werden. Ein deutliches Indiz dafür, dass der Radweg nicht die Straße begleitet, ist, dass er an Kreuzungen nicht dieselben Vorfahrtsrechte bekommt. Radwege, die weitab von einer parallelen Fahrbahn oder gar völlig unabhängig von Straßen verlaufen sind nicht straßenbegleitend.

Dieser Sachverhalt ist mindestens im Verlauf ab Ortsinneres zum Briesekrug nicht gegeben.