

Pirmasens, den 12.03.2020

Dennis Schneble – Hochwaldstr. 12 – 66954 Pirmasens

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Pirmasenser Straße 17
66994 Dahn

Einwendungen gegen die Planfeststellung eines Geh- und Radwegs entlang der B 48 zwischen Fischbach und Hochspeyer

Sehr geehrte Damen und Herren,

dieses Schreiben wurde von mir persönlich in den Briefkasten des LBM Speyer in Dahn eingeworfen. Ich möchte Sie hiermit bitten, mein Anliegen an die zuständige Stelle beim LBM Rheinland-Pfalz (Friedrich-Ebert-Ring 14-20 in 56068 Koblenz) behördenintern weiterzuleiten und mir den Eingang schriftlich oder per e-mail zu bestätigen.

Ich mache als radverkehrspolitisch aktiver, einen Blog betreibender und selbst betroffener Radfahrer im Wesentlichen folgende **Belange** geltend:

Der Bau eines solchen straßenbegleitenden Geh- und Radweges führt in aller Regel in der Folge durch die straßenverkehrsbehördliche Anordnung von Zeichen 240 StVO zu einem **Verbot der Fahrbahnutzung**. Der LBM beabsichtigt im Erläuterungsbericht auch die „Trennung der Verkehrsarten“, obwohl die Entscheidung über eine Notwendigkeit einer Benutzungspflicht stets den Straßenverkehrs- und nicht den –baubehörden zusteht. Da es bis zum heutigen Tage keinen wissenschaftlichen oder statistischen Nachweis dafür gibt, dass die Benutzung der Fahrbahn auch außerorts für Radfahrer in einer das Normalmaß übersteigenden Art und Weise gefährlich wäre, wird das Bauvorhaben in seiner vorliegenden Form von mir **insgesamt** abgelehnt. Insbesondere werden durch Radverkehrsanlagen auch außerorts zusätzliche Gefahrenquellen (Querungen) erst künstlich geschaffen. Auch die Verkehrsstärke bedingt keinen zwingenden Grund, hier einen (benutzungspflichtigen) Geh- und Radweg anzulegen.

Ich kann auch keine vom LBM behauptete „Dringlichkeit“ erkennen, warum gerade jetzt dort ein Geh- und Radweg zur angelegt werden soll? Seit es diesen Verkehrsweg gibt (also schon seit mehreren Jahrhunderten), gab es keinen Solchen und den Radverkehr betreffend ist die Strecke in Sachen Unfälle unauffällig. Der im Erläuterungsbericht mehr oder weniger unumwunden zugegebene (eigentliche) Grund für die Anlage dieses Weges – eine Förderung des Radtourismus – begründet allerdings nicht, warum Radfahrern, die die Fahrbahn der B 48 ganz selbstverständlich seit Jahren oder Jahrzehnten benutzen, dies zukünftig nicht mehr erlaubt sein solle.

Die Planung beinhaltet darüber hinaus eine Vielzahl von Mängeln und Verstößen gegen die ERA 2010, als auch die VwV zur StVO. Sofern dieser Weg auch nur abschnittsweise gebaut werden sollte, darf Radfahrern die Nutzung der Fahrbahn unter keinen Umständen mittels der Anordnung von Zeichen 240 StVO verboten werden.

Ich befahre die B 48 im Zuge längerer Touren regelmäßig selbst, woraus sich auch eine unmittelbare persönliche Betroffenheit ableitet.

1. Fehlende Querungshilfe bei Fischbach

Gemäß **Lageplan 1** ist das Ende bzw. Beginn des Geh- und Radwegs (im Folgenden: GRW) bei Fischbach nicht eindeutig. Obwohl dieser als einseitiger Zweirichtungs-GRW geplant wird und somit in Fahrtrichtung Fischbach linksseitig zur Fahrbahn der B 48 angelegt wird, ist an dessen Ende (vor der Mühlbergstraße) keine bauliche

Querungshilfe vorgesehen. Eine Solche soll zwar einige Meter weiter südlich eingerichtet werden; jene ist allerdings nur für Fußgänger vorgesehen. Radfahrer, die weiterhin die B 48 in Richtung Enkenbach-Alsenborn befahren wollen, können bzw. dürfen (aufgrund der Radwegbenutzungspflicht) somit nicht sicher auf die Fahrbahn zurückwechseln. Diese Planung verstößt somit gegen Kapitel 5 der ERA 2010 bzw. der VwV zu § 2 StVO, Rn. 36.

2. Innerörtliche Führung / linksseitige Benutzungspflicht

Die Ortstafel von Fischbach steht am Beginn der Bebauung und wird im Zuge der Baumaßnahme mit ziemlicher Sicherheit vor dem neuen Fahrbahnteiler aufgestellt. Somit werden Radfahrer hier innerorts linksseitig geführt, was gem. VwV zu § 2 StVO, Rn. 33 zwingend zu unterlassen ist. Die Fortführung des GRW in Richtung Mühlberggasse (einer Sackgasse) ist auch aus diesem Grund fragwürdig. Laut Planung ist der Übergang in jene Gasse wohl auch äußerst schmal, was in Verbindung mit dem dort wohl weiterhin vorgesehenen Geländer Unfälle im Gegenverkehr oder auch mit Fußgängern provoziert.

3. Fehlender Standard-Sicherheitstrennstreifen / Blendung

Die Planung beinhaltet auch mehrere Abschnitte ohne den in den ERA 2010 vorgesehen, in der Regel begrünten, 1,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Insbesondere bei schweren und großen Fahrzeugen kann es in Verbindung mit kräftigem Wind zu starken Luftverwirbelungen und „Bugwellen“ kommen, die vor allem linksseitig Radfahrende voll abbekommen. Darüber hinaus kommt es aufgrund des asymmetrischen Abblendlichts des Kraftfahrzeugverkehrs zur starken **Blendung** von Radfahrern, die den GRW in der Dunkelheit linksseitig befahren – was wiederum zu Unfällen zwischen Radfahrern im Begegnungsverkehr führen kann.

4. Führung um den Kreisverkehr / Benachteiligung in Sachen Vorfahrt und Vorrang

Laut der Unfallforschung (siehe auch Kapitel 4.5 der ERA 2010) haben sich Kreisverkehre nicht als sicher und radverkehrsfreundlich erwiesen. Diese sind für Radfahrer besonders gefährlich, wenn der Radverkehr um den Kreisel herum, statt auf der Fahrbahn geführt wird. Die „Lösung“, dem Radverkehr mittels der Aufstellung (meines Erachtens) rechtswidriger Zeichen 205 StVO Vorfahrt und Vorrang zu nehmen, ist eindeutig diskriminierend.

Laut **Lageplan 2** sollen Radfahrer (und Fußgänger gemeinsam) in Richtung Hochspeyer um den neuen Kreisverkehr herumgeführt und vermutlich (mangels eingezeichneter Furten und der Absetzung der Querungshilfe) aufgrund der Aufstellung von „kleinen“ Zeichen 205 StVO benachrangt werden? Obwohl die StVO an keiner Stelle vorsieht, für einen **straßenbegleitenden** GRW eine von der Fahrbahn abweichende Vorfahrtregelung anordnen zu können. Der § 9 (3) StVO wird meiner Ansicht nach von einem „kleinen“ Zeichen 205 StVO auch gar nicht tangiert; dies gilt vor allem für Fußgänger. Daher sollte der Radverkehr in Richtung Süden / Osten vor dem Kreisverkehr ohne Nachrang und baulich geschützt auf die Fahrbahn geführt werden. Auch der GRW in Richtung Frankenstein sollte (inkl. Querungshilfe) erst hinter dem Kreisverkehr beginnen. In Richtung Fischbach wäre hinter dem Kreisverkehr daher eine zusätzliche Querungshilfe (bspw. ein abgesicherter Linksabbiegestreifen) anzulegen. Siehe hierzu auch die Punkte 5 und 8.

Die dann rein dem Fußverkehr dienende Querung auf der Westseite des Kreisverkehrs sollte mittels eines **Fußgängerüberwegs** (Zebrastrifen) abgesichert werden; vor allem, um den Vorrang gem. § 9 (3) StVO eindeutig zu unterstreichen.

Die gegenwärtig geplante Führung ist prädestiniert für **Unfälle im Querverkehr**, denn jene **vervielfacht** die Anzahl von **Konfliktpunkten**. In der Summe kommt es darüber hinaus durch die Anlage des GRW auf allen Relationen auch zu einem deutlichen **Vorfahrt- und Vorrangverlust** von Radfahrern durch das **mehrfache Queren** bevorrechtigter Fahrstreifen und der damit einhergehenden Verkomplizierung der Verkehrsführung. Auch am Knotenpunkt vor dem Kreisel werden gar auf dem Radweg selbst Konflikte in Sachen Vorrang / Vorfahrt verursacht.

5. Fehlende Stetigkeit

Insbesondere der letzte Abschnitt vom Kreisel in Richtung Ortseingang Hochspeyer ist **unstetig** im Sinne der VwV zu § 2 StVO, Rn. 16 und 25 – und dessen Anlage daher vollkommen überflüssig. Die von Fischbach nach Hochspeyer Radfahrenden sollen hier im Ergebnis auf weniger als 250 Metern zwei Mal die Fahrbahn der B 48 queren. Der GRW sollte daher, sofern er trotzdem gebaut wird, bereits am Kreisverkehr enden. Auf diesem Abschnitt ist die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angebracht.

Auch für den Abschnitt zwischen dem Kreisel und Fischbach sehe ich persönlich eine **unstetige** Führung. Die B 48 führt von Rinntal aus völlig frei von Radwegen durch den Pfälzerwald in Richtung Enkenbach-Alsenborn. Zwischen Fischbach und Enkenbach-Alsenborn ist bislang kein GRW vorhanden – und meines Wissens auch keiner geplant. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass Radfahrer, die bspw. den **41 km** langen Abschnitt der B 48 durchgehend befahren, ausgerechnet auf einem einzelnen, kurzen Abschnitt von **ca. 550 bis 800 Metern** (Fahrzeit auf der Fahrbahn bei ca 30 km/h: 60 bis 100 sec.) unbedingt einen einseitigen Zweirichtungs-GRW benutzen sollen? Die durch die zusätzlichen Querungen ausgelöste Gefahr übersteigt den vermeintlichen Sicherheitsgewinn im Längsverkehr hier deutlich. Zumal dort aufgrund der kurzen Strecke zwischen Kreisel und Ortseingang Fischbach die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowieso auf mind. 70 km/h beschränkt werden sollte.

6. Fehlende Querungshilfe bei Hochspeyer

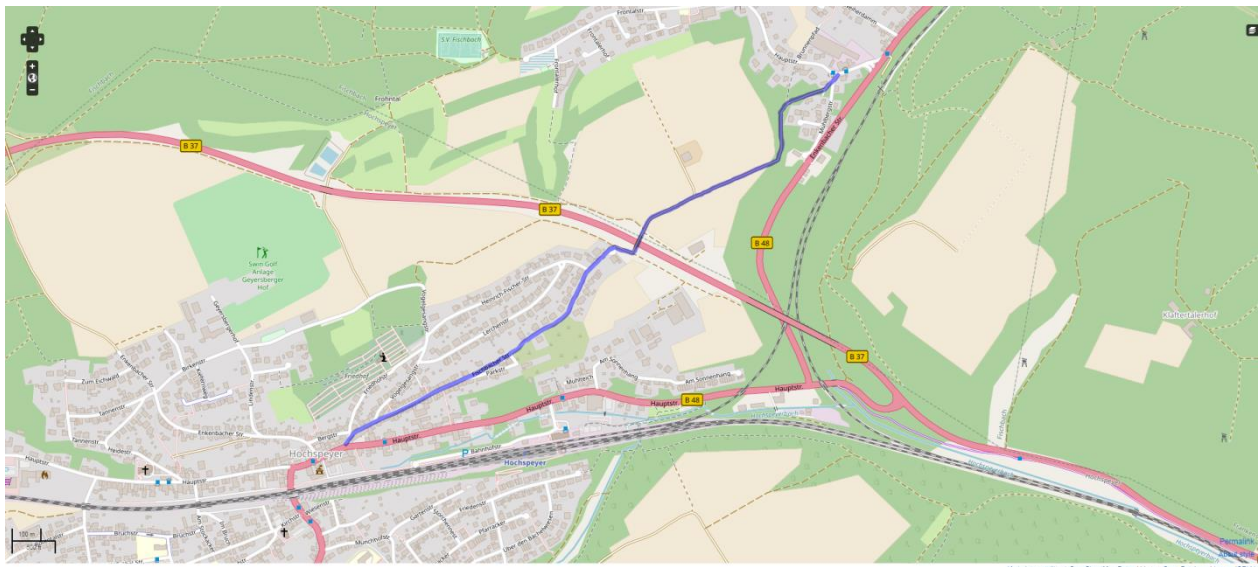
Darüber hinaus fehlt auch am Ortseingang von Hochspeyer im **Lageplan 3** eine bauliche Querungshilfe gänzlich; Radfahrer in Richtung Hochspeyer müssten nach der kurzen linksseitigen Führung erneut (nachrangig) ungeschützt die Fahrbahn der B 48 queren. Ich verweise hierzu ansonsten auf auf den Punkt 1.

7. Bahnverkehr

Der Abriss der Bahnbrücken wird den Bahnverkehr auf der Alsenztalbahn vermutlich über Monate in erheblicher Weise einschränken bzw. verunmöglichen. Aus Sicht der Fahrgäste, denen in diesem Fall zeitraubender und unzuverlässiger Schienenersatzverkehr angeboten wird, ist dies nicht zumutbar. Das gilt gerade für jene, die ihre Räder im Bus nicht mitnehmen dürfen.

8. Fehlende Alternativplanung

Dem Radverkehr insbesondere zwischen Fischbach und dem Ortskern von Hochspeyer stünde auch ohne Weiteres eine Alternative über einen (vermutlich bereits asphaltierten) Wirtschaftsweg zur Verfügung, der sogar kürzer ist, als die Route über die B 48. Jener verläuft von der Hauptstraße in Fischbach in südwestlicher Richtung zur Fischbacher Straße in Hochspeyer. Sofern dieser Weg noch nicht durchgängig asphaltiert ist, wäre dies nachzuholen. Der Höhenunterschied beträgt hier lediglich 30 bis 35 Höhenmeter. Siehe auch die folgende OSM-Karte:



9. Seitenstreifen statt einseitigem Zweirichtungs-GRW

Darüber hinaus wäre es auch ohne Weiteres möglich, auf die Anlage eines einseitigen Zweirichtungsweges gänzlich zu verzichten und alternativ den **Straßenkörper zu verbreitern** und jeweils mind. 1,5 m breite **Seitenstreifen** zu markieren. Somit entfielen überflüssige Fahrbahnquerungen. An den Ortseingängen könnten den Kfz-Verkehr verlangsamende Fahrbahnteiler gestaltet werden, die vom Radverkehr hingegen nicht umfahren werden müssen.

10. Bereits vorhandene Mängel

Der gegenwärtig vorhandene, der B 37 in Richtung Frankenstein folgende GRW hat in Richtung Hochspeyer ein äußerst „unglückliches“ Ende, denn Radfahrer in Richtung Hochspeyer dürfen diesen nicht nur wegen einer nicht unterbrochenen Fahrbahnbegrenzungslinie, sondern auch einer durchgezogenen Mittellinie¹ (Zeichen 295 StVO) nicht mehr verlassen. In Richtung Frankenstein ist wegen der Bahnüberführung für den Verkehr die Sicht auf das Ende dieses GRW sehr schlecht. Ich habe kein Verständnis für ein derartiges, unsicheres Stückwerk. Und auch nicht dafür, dass es über Jahre niemandem auffällt, dass man als Radfahrer dort genau genommen sein Rad über den Mittelstreifen schieben muss.

Ergänzend verweise ich auf meinen **Blogartikel**² zu dieser Thematik und bitte um die gewissenhafte und pflichtgemäße **Prüfung** meiner Einwendungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Schneble

¹ <https://www.mapillary.com/app/?focus=photo&pKey=pDrTYAqDbjvAul4EpdXgNw>

² <http://dschneble.tssd.de/blog/?p=7679>