

	Ortsgruppe Brandenburg	Christoph Kirch Walther- Rathenau- Platz 11 14770 Brandenburg	christophkirch@web.de	23.4.2019
--	------------------------	--	-----------------------	-----------

Aktennotiz zur

Beratung am 27.3.2019 beim Landesbetrieb Straßenwesen in Potsdam

Thema: Führung des Radverkehrs beim

Ausbau B1 OD BRB Otto- Sidow- Straße zw. Wilhelmsdorfer Straße und Bauhofstraße

Teilnehmer: Herr Schmidt LS Dezernatsleiter Planung West, Potsdam

Herr Rosenow LS Dezernat Planung West, Kyritz

Herr Reck SV BRB Leiter FG 66 Straßen und Brücken

Herr Beyer SV BRB Verkehrsplaner in FG 66

Herr Walter ADFC und VCD Ortsgruppe Brandenburg

Herr Kirch ADFC Ortsgruppe Brandenburg

Es wurde keine Protokollführung vereinbart. Dershalb erfolgt die Niederschrift in Form der Aktennotiz zur internen Information, sowie zur Information interessierter Stadtverordneter und Radfahrer.

A	verwendete Abkürzungen OD = Ortsdurchfahrt OB = Oberbürgermeister Brandenburg an der Havel LS = Landesbetrieb Straßenwesen SV = Stadtverwaltung Brandenburg FG = Fachgruppe VCD= Verkehrsclub Deutschland MIV= motorisierter Individualverkehr LSA= Lichtsignalanlage	
B	Zeithorizont: wir befinden uns in der Vorplanung / Variantenvergleich 2019 + 2020: Vorplanung und Ausführungsplanung, 2021 Baubeginn	
C	 aktuelle Situation: der o.a. Straßenabschnitt ist die 4- spurige Bundesstraße B1 Streckentempo 60 km/h mit nördlichem Geh- und Einrichtungs-Radweg Breite 3,9 m, und mit südlichem Einrichtungsradweg (siehe Foto, zu schmal, der Sicherheitsstreifen fehlt). Dieser Radweg ist die direkte und sichere Verbindung der Radfahrenden zum Hauptbahnhof. Alle Radfahrer aus der Wilhelmsdorfer Vorstadt, Scholle, Klingenberg, Walzwerksiedlung, Görden, Hohenstücken, Havelradweg wären betroffen. Alle Radfahrer, die im ordnungsgemäßen Rechtsverkehr an der Zieglerapotheke ankommen können heute im ordnungsgemäßen Rechtsverkehr ohne Zeitverlust zum Bahnhof fahren. Für den <u>Erhalt dieser Radwegtrasse</u> setzen wir uns ein.	
D1	Im Herbst 2018 fand ein Treffen zur Vorplanung bei OB Herrn Scheller mit Herrn Schmidt und Herrn Reck statt. Dort wurde eine Vorfestlegung getroffen: Ausbau der B1 auf Tempo 70 mit Leitplanken; Erhalt der Baumreihe Platanen; der zusätzliche Platzbedarf für die Leitplanken geht zu Lasten der Geh- und Radwege, die komplett entfallen. Fußverkehr über Otto- Gartz- Straße, Radverkehr in beide Richtungen über die Linienstraße + Werderstraße (Vorschlag Fahrradstraße).	Differenzstandpunkt D2. 1-4
E	Bei der Barutung LS am 27.3.19 wurde <u>nur diese eine Variante</u> vorgetragen. Es gab keinen Variantenvergleich. Es wurde nach keiner Lösung gesucht, den Radweg zu erhalten. Weil Herr Scheller die Zusage D1 gemacht hat, hat der LS keinen echten Variantenvergleich durchgeführt.	

F1	Herr Schmidt: An die Umgehungsstraße gehören keine Geh- und Radwege.	F2
G1	Herr Schmidt: Das Gebot der Wirtschaftlichkeit ist zu beachten.	G2
H1	Herr Schmidt: Die Aufgabenstellung vom Bund lautet: Der Wirtschaftsraum Westhavelland ist attraktiver = schneller an die BAB 2 anzuschließen. Diesem Ziel ordnet er alles unter. Eine andere Variante als Tempo 70 untersucht er nicht.	H2
J	LS: Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass die Fahrbahntrasse nicht verschoben werden kann. Nach Süden hin ist das offensichtlich und plausibel. Ob das nach Norden hin auch für den 3,9 m Geh- und Radweg gilt, konnte nicht gesagt werden.	
K	LS: Es wurden keine Angaben zu den aktuellen Fahrbahnbreiten gemacht. Haben diese Querschnitts- Reserven für die Leitplanken? Wie breit ist der Mittelstreifen? Kann die Beleuchtung des Mittelstreifens entfallen? Das spart Fahrbahnbreite. Diese Fragen wurden nicht untersucht, weil Vorfestlegung D1.	
L	Der nördliche Geh- und Radweg hat keine Quellen und Ziele. Genauer zwischen Rampe Jakobsgraben und Bebauung Sidowstraße Nr1. Übereinstimmung LS, SV, ADFC: diese Verkehrsfläche könnte für den Platzbedarf der Leitplanken in Betracht kommen.	
M	LS und ADFC haben das als Fehler benannt: In die ab 1995 bekannten Regelbreiten für Radwege wurden von SV Platanen gepflanzt. Es wurde eine falsche Standortentscheidung getroffen. SV bekennt sich nicht zu dem Fehler und macht keinen Vorschlag, wie sie mit dem Fehler umgeht. Da jetzt einen 2. Fehler draufzusetzen = eine Lücke im Radwegenetz neu zu schaffen, ist aus Nutzersicht undenkbar und nicht umzusetzen.	
N	Maßnahmen: LS wird bis Mai 2019 einen echten Variantenvergleich, der von der Vorfestlegung D1 abweicht, vorlegen. In welchen Gremien dieser Variantenvergleich diskutiert werden wird und ob OB und SV eine Abkehr von D1 zulassen, ist nicht bekannt. Dennoch ist das eine Chance. Und die gehört in eine ehrliche Vorplanung.	
O	LS Mitteilung und positiv zur Kenntnis genommen: Der Lückenschluß Radweg B1 Am Güterbahnhof Südseite ist im Planungshorizont. Der Ersatzneubau der B1 Brücke über die Bahnstrecke Potsdamer Straße erhält auch auf der Nordseite einen regelkonformen Radweg.	

Den Baulastträgern der öffentlichen Hand LS und SV möchte ich folgende Differenzstandpunkte entgegensetzen:

D2.1	Die neue Lücke im Radwegenetz widerspricht allen Informellen Planungen, hier besonders dem Verkehrsentwicklungsplan. Er enthält alle Bestandsradwege und die notwendigen Lückenschlüsse. Die Tempoerhöhung auf 70 km/h widerspricht dem Aktionsplan Lärminderung.
D2.2	An diesem Planungsschritt waren weder der Fahrradverkehrsbeauftragte, noch die Verkehrsbehörde, noch die Polizei beteiligt. Wir vom ADFC bieten seit 22 Jahren unsere Expertise an. Und werden erst spät gehört. Hoffentlich nicht zu spät.
D2.3	Die Beteiligten an D1 schätzen die Sicherheitslage für die betroffenen Radfahrer völlig falsch ein. Das wiederholt sich jetzt. Beim Grillendamm war die SV auch in die falsche Richtung unterwegs. Aber zurück zur Linien+ Hausmann+ Werderstraße: Zusätzliches 2 maliges Queren der 4 spurigen Bundesstraße = Sicherheitsnachteil + Zeitverlust. Die Linienstraße ist als Fahrradstraße ungeeignet. Wieviele Zusatznutzungen wollen sie dort zulassen? Mit wieviel Dutzend Verkehrszeichen? Beidseitige Parkstände mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen, Autotüren öffnen, Paketdienste und Müllfahrzeuge in zweiter Reihe, Rechtsvorlinksverkehr, Querung der 4 spurigen Bauhofstraße. usw. Die Sicherheitslage des Radverkehrs wird gegenüber der Bestandstrasse C wesentlich verschlechtert. Einfache Frage: Würden Sie Ihr Kind nach dem 10. Geburtstag dort selbstständig fahren lassen?

D2.4	Tabelle 2: Hauptforderungen an Radverkehrsnetze			
	Zusammenhang	Die Infrastruktur stellt eine zusammenhängende Gesamtheit dar und erschließt alle Quellen und Ziele des Radverkehrs.		
	Direktheit	Die Radverkehrsinfrastruktur bietet immer eine möglichst direkte Route; Umwege bleiben also auf Minimum beschränkt.		
	Attraktivität	Die Radverkehrsinfrastruktur ist derart gestaltet und in die Umgebung eingepasst, dass Radfahren attraktiv ist.		
	Sicherheit	Die Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet die Verkehrssicherheit von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern.		
	Komfort	Die Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht einen zügigen und komfortablen Verkehrsfluss des Radverkehrs.		
Die Planungsgrundsätze für Radverkehrsnetze werden ignoriert.				
Für die Einhaltung dieser Planungsgrundsätze beschäftigen wir doch Verkehrsplaner.				
Gilt das jetzt Alles nicht mehr?				
Zitat/ Auszug aus H RaS 02 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Köln 2002				
F2	Der Stadtring wird in BRB stadtnah geführt. Dass es im Bestand Geh- und Radwege gibt, ist kein Luxus sondern wird den Nutzern gerecht, die hier viele Quellen und Ziele haben. Einzelne Stadtquartiere werden so auch für Fußgänger und Radfahrer auf direktem Weg erschlossen. Unser Stadtring ist nicht vergleichbar mit der Ortsumfahrung Bad Belzig.			
H2	Die zu untersuchende Streckenlänge beträgt 800 m.			
	Geschwindigkeit	Ausbauerfordernis	Fahrzeit	Zeitersparnis
	50 km/h	ohne	58 sec.	
	60 km/h	mit Leitplanke	48 sec.	10 sec.
	70 km/h	mit Leitplanke	41 sec.	17 sec.
17 Sekunden Zeitersparnis für MIV ist ohne Beschleunigung und ohne Bremszeit gerechnet. Weiterhin werden nicht alle Fahrzeuge diese 17 Sek. erreichen, weil davor und danach LSA sind und Abbiegevorgänge stattfinden.				
G2	Und da sind wir bei der Frage der Wirtschaftlichkeit. Für 17 Sekunden Zeitersparnis MIV wird teuer mit Leitplanken aufgerüstet. Für 17 Sekunden werden vielleicht Bäume gefällt? (und nicht wegen dem Radweg!) Für 17 Sekunden wird eine Lücke in das Radwegenetz geschlagen?			
FFF	Gibt es wirklich keinen Adressaten für die Fridays-For-Future- Bewegung? Doch es gibt viele: zuerst wir Menschen mit unserem Konsum- und Mobilitätsverhalten. Und die öffentliche Hand: hier LS und SV, die mit öffentlichem Geld die Verkehrswende mit gestalten soll. Heißt: Radverkehrsförderung und nicht Abbau. Das, was in D1 vorgestellt wurde, ist Verkehrsplanung zur Förderung des MIV , Rückbau des Radnetzes und entspringt Planungsansätzen des letzten Jahrhunderts.			

Schlussätze: Momentan warten wir auf den Variantenvergleich vom LS (siehe N).
Und noch dürfen wir den Radweg befahren.

Christoph Kirsch