

Dennis Schneble, Radverkehrspolitisch aktiver Blogger aus Pirmasens

Forderungen und Vorschläge anlässlich des Gesprächs mit der Pirmasenser Stadtverwaltung am 23. Januar 2020.



Stichpunkte:

1. Grundsatzentscheidung Sinn und Unsinn von „Radwegen“ in Pirmasens
2. Imagekampagne fürs Radfahren, insbesondere auf Schüler abzielend
3. Finanzielle Förderung des Fahrraderwerbs, auch über Leasing-Anbieter
4. Einsatz von Lastenrädern im Öffentlichen Dienst / WSP
5. Nichtbeteiligung meinerseits, z. B. bei der Planung des Streifens in der Teichstraße und Nichteinladung zu den städtischen Verkehrsschauen
6. Intransparenz und fehlende Bürgerbeteiligung bei Straßenplanungen, insbesondere durch eine sehr schlechte Internetseite
7. Vermehrte Einrichtung von durchlässigen Sackgassen wie z. B. Klosterpfuhl / Gehörnerwald
8. Mehr Tempo-30-Zonen, u. a. auf der Ruhbank und auf dem Sommerwald
9. Benutzungspflichten an der K 6 müssen endlich aufgehoben werden
10. Freigabe der Fußgängerzone sowie aller Anliegerstraßen sowie Feld- und Waldwegen
11. Freigabe des Abbiegens auf Dr.-Krekeler-Platz und Exerzierplatz
12. Beleuchtung zwischen Pirmasens und Winzeln
13. Durchlass am Kreisel in Fehrbach zur Tiroler Straße
14. Linksabbiegemöglichkeit am Edeka
15. Linksabbiegemöglichkeit in die freizugebende Schlittgasse als Alternative zur Gärtnerstraße
16. Freigabe von Einbahnstraßen, alternative Einrichtung von Radfahrstreifen in Einbahnstraßen ohne Tempo 30

17. Umbeschilderung der Husterhöhbrücke als gem. Geh- und Radweg
18. Schutzstreifen-Ende Blocksbergstraße – warum ruckartig, statt sanfter Übergang?
19. Gehwegparken, vor allem in der Blocksbergstraße (Firma Ring) oder vor der Sparkasse in Winzeln (Poller)
20. Stellplatzpflichten nach LBauO für Pkw-Abstellplätze und Radverkehrsanlagen; Letztere auch per Satzung
21. Zeitgemäße Abstellmöglichkeiten (Anlehnbügel) an allen städtischen Einrichtungen
22. Aufhebung der Radfahrverbote in den Stadtparks; Klärung der rechtlichen Widersprüche zwischen der StVO und dem Ortsrecht
23. Asphaltierung der Feldwege zwischen Windsberg, Gersbach, Winzeln und Pirmasens
24. Widmung von Straßen (Kreisstraße Fehrbach – Petersberg), Winterdienst auf „Radweg“ nach Münchweiler
25. Schaffung alternativer Verbindungen in Richtung Ruhbank und Niedersimten
26. Reaktivierung des Talgleises oder Bau eines Radwegs

Details

Fahrrad-Besitz-Förderung: In Pirmasens gibt es laut der **Haushaltsbefragung** viel zu wenige Fahrräder (weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts), d. h. die meisten könnten nicht einmal Rad fahren, selbst wenn sie spontan Lust dazu hätten. Die Stadt sollte daher meines Erachtens den Fahrradkauf in der Weise fördern, indem sie zum Beispiel eine Art von Lotterie einrichtet. Pirmasenser Bürger (nur Privatpersonen) dürfen die Rechnung für ihr Rad (egal welcher Art) zur Stadt schicken. Diese lost dann je Quartal eine bestimmte Anzahl von Leuten aus, denen die Kosten ganz oder zum Teil von der Stadt erstattet werden. Gegebenenfalls nicht nur für Komplettäder, sondern auch Einzel- und Ersatzteile. Weitere Stichpunkte: Dienstrad-Leasing oder Lastenrad-Förderung / -vermietung.

Fußgängerzone: An der **Freigabe** der eh gebeutelten Fußgängerzone für den Radverkehr führt meines Erachtens kein Weg vorbei.

Elterntaxis: Zeitlich befristetes und regelmäßig kontrolliertes Zufahrtsverbot vor einigen besonders von Elterntaxis belagerten Schulen und Kindergärten. Vielleicht kann man hier auch Pilotprojekte starten. Man sollte vermehrt Kinder dazu animieren, bspw. von Gersbach zur Grundschule nach Winzeln mit dem Rad zu fahren; nach Herrichtung der alternativ dahin führenden **Wirtschaftswege**.

Falsch- und Gehwegparken: Pirmasens muss für Autofahrer definitiv unattraktiver werden. Daher sollte zukünftig das Gehwegparken ganz allgemein bei Verkehrskontrollen mit Verwarnungsgeldern geahndet werden. Das „**Pirmasenser Landrecht**“ (wenn 1 m Platz bleibt, unternimmt das Ordnungsamt von sich aus nichts) muss ein Ende haben. Vor der Sparkasse in Winzeln müssen auf beiden Seiten Poller aufgestellt werden, um das hemmungslose Beparken der Gehwege zu verhindern; die Leute reißen auch regelm. ohne nach hinten zu schauen die Autotüren auf. Auch andere Stellen in der Stadt sollten dbzgl. überprüft werden.

Stellplatz-Pflicht: Es kann in Pirmasens nicht mehr angehen, dass beim Neubau von privaten Häusern und vor allem auch gewerblichen und industriellen Immobilien vom Bauherren keine entsprechende Anzahl von Kfz- als auch **Fahrrad-Stellplätzen** geplant und geschaffen werden muss. Dabei gilt § 47 (1) **LBauO RLP** auch in Pirmasens.

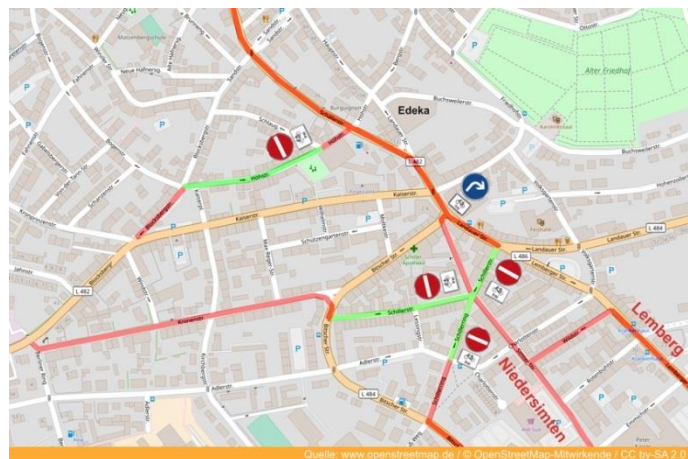
In der **Blocksbergstraße** bspw. stehen trotz des Seitenstreifens regelmäßig sehr viele Kfz rechtswidrig fast mit der kompletten Fahrzeughälfte auf dem mit Z 239 / Zz 1022-10 beschilderten Gehweg oder auch in der Gegenrichtung auf dem Grünstreifen. Das dort erst vor einer Weile hingezogene Unternehmen (Firma Ring) musste auf dem eigenen Grundstück offenbar keine auch nur annähernd ausreichende Zahl von Mitarbeiter- und Kundenparkplätzen einrichten.

Wenn Ämter und die Privatwirtschaft es nicht in einer bestimmten Zeit hinbekommen, akzeptable Fahrradabstellanlagen zu installieren (und damit meine ich nicht so einen untauglichen **Kram** wie am neuen Kaufland), muss die Stadt eben eine entsprechende **Satzung** gem. § 88 (1) Nr. 8 bzw. (3) Nr. 4 LBauO beschließen. Auch hier sollte vorab unter Beteiligung betroffener Radfahrer geklärt werden, welche Arten von Abstellanlagen überhaupt infrage kommen.

~~Der Betreiber des Kaufland in der Wiesenstraße weigert sich z. B. bis heute, die Parkhausordnung zu ändern, die auch Fußgängern und Kraftradfahrern die Nutzung der Parkdecks verbietet.~~ Das Parkhaus am Exe ist übrigens für Radfahrer ebenfalls tabu.

Gehwegradler: Die Polizei sollte wenigstens hin und wieder auch mal Radfahrer warnen, die auf den Gehwegen herumfahren; das wird meines Erachtens viel zu oft geduldet und selbst bei Unfällen in den Presseberichten nicht wirklich kritisiert.

Einbahnstraßen und Tempo 30: In Pirmasens sind sehr viele dieser Straßen für den Radverkehr freizugeben. Beispielsweise im **Süden** oder auch auf dem **Sommerwald**. In diesem Zusammenhang ist auch die Schaffung weiterer **Tempo-30-Zonen** voranzutreiben.



Verkehrsverbote: Auch alles an sonstigen Verkehrsverboten, wie die Sperrung per Z 250 von Feld- und Waldwegen oder auch **Anliegerstraßen**, ist von der Verkehrsbehörde aufzuheben. Das gilt auch für den Busbahnhof am Exe, den Exe selbst und das absurde **totale Fahrradverbot** in den Pirmasenser Stadtparks. Umgekehrt sollte man prüfen, weitere Teile der Innenstadt Kfz-frei zu gestalten bzw. den Zugang mit Kfz dahin weiter einzuschränken. Das Zeichen 254 an der Nagelschmiedsbergschule muss weg. Solche Sachen wie bei der Vollsperrung der L 468 zwischen PS und Lemberg dürfen sich nicht mehr wiederholen.



Auch notwendig ist in diesem Zusammenhang die Aufhebung von vorgeschriebenen Fahrrichtungen für Radfahrer z. B. auf die Vorplätze der Alten Post. Oder vom Exerzierplatz herunter. Vom Edeka Flaschkowatz sollte baulich und per Lichtzeichenanlage eine Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer geschaffen werden.



Asphaltierung und Freigabe von Wegen: Zwischen Windsberg und

Gersbach und zwischen Gersbach und Winzeln sind die derzeit nur geschotterten Wege zu asphaltieren und ggf. mit einer Beleuchtung zu versehen. Dies gilt auch für den Weg entlang der K 6 zwischen Pirmasens und Winzeln. Außerdem sollte meines Erachtens auch der **Dynamikum-Radweg** durchgehend asphaltiert werden. Dies gilt auch für einen nur geschotterten, sehr steilen **Weg** zwischen Gersbach und dem Strecktal. Schaffung einer **westlich** der Lemberger Straße gelegenen, asphaltierten Alternative zwischen der Ruhbank und „Auf der Windighöhe“. Auch möglich wäre der Ausbau des geschotterten, am Anfang sehr steilen **Weges** zwischen „In der Waltersbach“ und der Simter Straße (mit neuer Trassierung zur Abflachung des sehr steilen Abschnitts). Von dort aus auch Asphaltierung des Weges in Richtung „Im Waschtal“. Durchgängige Asphaltierung und Freigabe **zwischen** Adolf-Ludwig-Ring und Beckenhofer Straße (Steiniger Bühl). Neuasphaltierung der „**Alten Landstraße**“ zw. Lemberg und Ruhbank.



Straßenrechtliches: Auch viele Straßen und Wege müssen überhaupt dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden, denn sie erfüllen nicht die Definition eines Wirtschaftsweges im Sinne des § 1 (5) LStrG. Das gilt vor allem auch für den Weg entlang der B 10 auf deren ehemaliger Trasse zw. dem Kreisel Petersberg und dem Staffelhof – wo auch ein neues Gewerbegebiet geplant ist. Die Stadt sollte sich dafür einsetzen, dass der Weg zwischen dem Waldfriedhof und



Münchweiler als öffentliche Straße gewidmet und im Winter zu Lasten des Bundes vom LBM geräumt und gestreut wird. Möglichst in Verbindung mit einem mittelfristigen Ausbau zur Kreisstraße, denn dem Langsamverkehr steht dort genau genommen überhaupt keine ganzjährig sichere und nutzbare Alternative zur Verfügung. Das „Radfahrer absteigen“ am Lambsbacherhof muss weg. Auch zwischen

Petersberg und Fehrbach ist die Straße über die Galerie mindestens als Kreisstraße, wenn nicht gar Landesstraße einzustufen.

Benutzungspflichten: Pirmasens muss eine Stadt ohne benutzungspflichtige Radwege werden. Dazu müssen die nur noch zwei **verbliebenen**, teils sehr gefährlichen (freilaufender Rechtsabbieger L 600) und teils sowieso nicht straßenbegleitenden **Abschnitte** umbeschildert oder auf Basis des LBM-Schreibens vom 21. Januar 2019 bemalt werden. Man könnte gerade den Weg zw. Winzeln und Gersbach alternativ auch als Fahrradstraße beschildern. Insbesondere



auf baulich angelegten (Hochbord-)Radwegen erhöht sich das Unfallrisiko um das fast 12-fache. Aus diesen Gründen wurde 1997 die allgemeine Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. Auch lt. BVerwG (3 C 42.09) vom 18.11.2010 sind Benutzungspflichten die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende Ausnahme. Benutzungspflichten sind laut BASt V 184 sowieso überflüssig, da die überwiegende Mehrheit „Radwege“ auch dann benutzt, wenn sie nicht benutzungspflichtig sind. Wo keine sind, fahren viele alternativ auf dem Gehweg. Die allermeisten tödlichen Unfälle innerorts geschehen auch nicht im Längs-, sondern im Querverkehr (siehe auch die von [Thomas Schlüter](#) gesammelten Daten).

Schutzstreifen und

„Radinfrastruktur“: Auf das Markieren von überflüssigen, in der Dooring-Zone liegenden **„Schutzstreifen“** muss zukünftig verzichtet werden. Da man in Pirmasens quasi bei „Null“ anfängt und sich aufgrund der beengten und besonderen topographischen Verhältnisse sowieso keine klassische „Radweg-Infrastruktur“ anlegen lässt, sollte man meines Erachtens hier mal einen völlig anderen Weg gehen. Also gezielt das (nachweislich sichere) Fahrbahnnutzung fördern und durch Kampagnen positiv bewerben. Außerdem sollte auch jede Angstmacherei (z. B. auch über das leidige Thema „Fahrradhelm“) von vornherein vermieden werden. Bei der Planung von Streifen wie z. B. in der Teichstraße sollte eine (vereinfachte) Bürgerbeteiligung erwogen werden, denn die VwV zur StVO schreibt dies auch vor. Jene Streifen verursachen in der Summe mehr Probleme als es im Längsverkehr jemals gegeben hat; bspw. als Abstellplatz für Mülltonnen oder Fahrzeuge. An der Ausfahrt Poststraße blockieren Ausfahrende den Streifen.



Also gezielt das (nachweislich sichere) Fahrbahnnutzung fördern und durch Kampagnen positiv bewerben. Außerdem sollte auch jede Angstmacherei (z. B. auch über das leidige Thema „Fahrradhelm“) von vornherein vermieden werden. Bei der Planung von Streifen wie z. B. in der Teichstraße sollte eine (vereinfachte) Bürgerbeteiligung erwogen werden, denn die VwV zur StVO schreibt dies auch vor. Jene Streifen verursachen in der Summe mehr Probleme als es im Längsverkehr jemals gegeben hat; bspw. als Abstellplatz für Mülltonnen oder Fahrzeuge. An der Ausfahrt Poststraße blockieren Ausfahrende den Streifen.

Das gilt insb. auch für die Furt an der L 600 – jene wird ständig von Kfz-Nutzern blockiert, weil jene viel zu weit rausfahren. Für Fußgänger ist diese Stelle übrigens besonders schwierig und gefährlich zu

überqueren; denn sie haben bspw. am freilaufenden Rechtsabbieger gem. § 9 (3) StVO Vorrang; hier gehört ein Zebrastreifen hin.

Auch der „Schutzstreifen“ in der Blocksbergstraße wird von zu weit aus den Querstraßen ausfahrenden Kfz-Nutzern regelmäßig teilweise oder ganz blockiert. Außerdem hätte das im Herbst umgestaltete Ende des Streifens (wie von mir vorgeschlagen) deutlich sanfter zur Fahrbahn hin verschwenkt werden sollen. Es ist absurd, Radfahrern derartige Richtungswechsel zuzumuten; siehe hierzu auch den groben Unsinn in der Arnulfstraße.

Bahnanbindung: Stadt und Kreis müssen sich endlich aktiv für die Reaktivierung des **Pirmasenser Talgleises** als auch für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Rohrbach – Landau (inkl. Elektrifizierung) einsetzen. Mittelfristig sollte die S 2 über eine elektrifizierte Biebermühlbahn nach Pirmasens verlängert werden und auch endlich wieder RE-Züge eingesetzt werden. Es sollte überlegt werden, den Pirmasenser Hbf mittels Untertunnelung der Stadt zumindest in Richtung Landau zum Durchgangsbahnhof zu machen.



Im Detail hätte ich noch sehr viele weitere Vorschläge und Ideen, die weit über die in diesem Dokument zusammengefassten Beispiele hinausgehen.

In Pirmasens sollte vor allem auch ein für die Verwaltung verbindlicher, einheitlicher „**Leitfaden Radverkehr**“ erarbeitet, ein „Arbeitskreis“ gebildet und ein Radverkehrsbeauftragter eingestellt werden. Denn der Radverkehr spielt im alltäglichen Verwaltungshandeln keinerlei Rolle. Es mangelt an individueller Erfahrung, Perspektive - und leider auch an Fachwissen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt des Gesprächs wird von meiner Seite die **Grundsatzfrage** sein: Warum will die Verwaltung überhaupt „Radwege“? Was bezeichnet die Stadtverwaltung überhaupt als „Radweg“? Was weiß sie überhaupt über die unterschiedlichen Arten von „Radinfrastuktur“. Ist ihr klar, dass Radwegbenutzungspflichten innerorts nur noch in genauestens zu begründenden Ausnahmefällen angeordnet werden dürfen? Kann die Stadt anhand von Studien oder Gutachten belegen, dass es „Radwege“ wären, die Menschen (auch in Städten wie Pirmasens) dazu bringen, mit dem Rad zu fahren? Ist der Stadtverwaltung bewusst, dass die allgemeine Benutzungspflicht von „Radwegen“ 1997 abgeschafft wurde, weil man zur Erkenntnis gelangt ist, dass die Benutzung das Unfallrisiko insbesondere im Querverkehr deutlich erhöht?

Ich lade alle Beteiligten sehr herzlich ein, mit mir mal einen Vormittag durch Pirmasens zu radeln. Vielleicht können Sie dann besser nachvollziehen, warum ich von „Radwegen“ wenig bis gar nichts halte. Denn Radfahren in Pirmasens ist auch heute schon möglich. Und ich weiß, wovon ich rede, denn ich mache das seit über 20 Jahren quasi tagtäglich.

In Vorfreude auf das Gespräch

Dennis Schneble