

Empfehlungen für die Anlage von Umlaufsperrern im Kreis Unna

- Hilfestellung für Entscheidungen im jeweiligen Einzelfall -

Der Arbeitskreis Radverkehr im Kreis Unna hatte in seiner Sitzung im September 2006 beschlossen, eine Arbeitsgruppe zu bilden, die sich vertiefend mit dem Thema „Umlaufsperrern“ beschäftigen und Ergebnisse später im Arbeitskreis vortragen sollte.

An der Erarbeitung der Empfehlungen waren beteiligt:

Herr Vossmerbäumer (Emschergenossenschaft), Herr Appel (Stadt Unna, Tiefbauamt), Herr Breuer (Stadt Kamen, Planungsamt), Herr Dürholt (Kreis Unna), Herr Prenger (ADFC Unna).

Ziel war es, für die Aufstellung sog. „Umlaufsperrern“ einheitliche und einvernehmliche Grundsätze zumindest für die Anwendung im Kreis Unna zu erarbeiten, angesichts der Tatsache, dass formale gesetzliche Vorgaben oder allgemein gültige Richtlinien zu diesem immer wieder sowohl in politischen Gremien als auch in Verwaltungskreisen kontrovers diskutierten Thema bisher nicht existieren.

Neben dem Sachverstand und den langjährigen praktischen Erfahrungen der o. g. Arbeitskreismitglieder standen brauchbare Richtlinien und Empfehlungen einzelner Institutionen zu Verfügung, die der Arbeitsgruppe als Grundlage ihrer Arbeit dienten und Berücksichtigung fanden:

- ADFC: Arbeitshilfe „Umlaufsperrern und Hindernisse auf Radwegen“
- Emschergenossenschaft/Lippeverband: Regelungen für Wege an Emscher und Lippe (Verkehrssicherungseinrichtungen)
- Stadt Marl: Empfehlungen für die Anlage von Umlaufschranken
- „Barrierefreies Bauen“, Leitfaden zur DIN 18024 Teil 1, Architektenkammer und Land Bayern

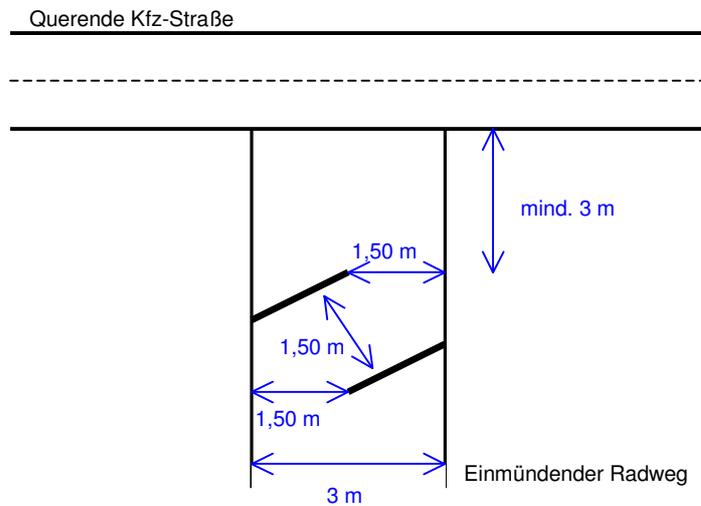
Üblicher Ablauf bei der Einrichtung von Umlaufsperrern

Die Straßenverkehrsbehörde definiert eine Gefahrenstelle und beschließt, dass Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die Straßenverkehrsbehörde ordnet darauf hin entsprechende Maßnahmen - das sind hier sog. „Verkehrseinrichtungen“ - an. Sie kann auch schon konkret vorgeben, ob Pfosten oder Umlaufsperrern, legt aber i. A. nicht fest - weil keine Normen vorgegeben sind -, wie Umlaufsperrern aussehen sollen oder zu bemessen sind. Diese Entscheidung war bisher immer den ausführenden Stellen der Bau- lastträger (oft den Bauhöfen) überlassen und führte zu einem sehr uneinheitlichen Vorgehen.

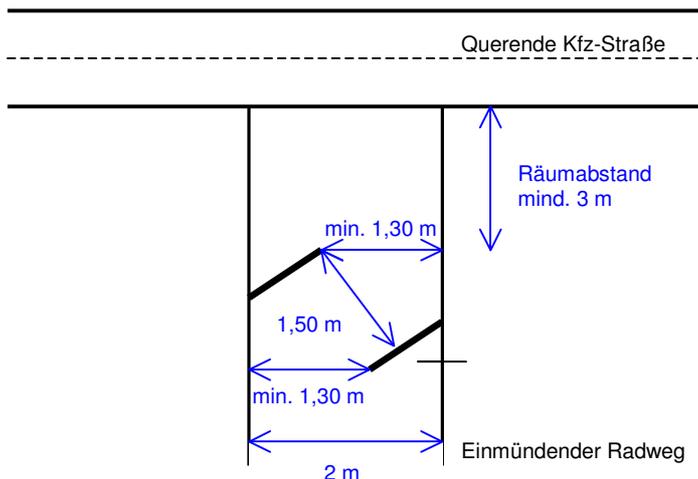
Die nun vorliegenden Empfehlungen des AK Radverkehr im Kreis Unna sollen zum einen diesen ausführenden Stellen zur Anwendung an die Hand gegeben werden verbunden mit der Empfehlung, insbesondere bei Neuplanungen danach zu verfahren und auch vorhandene Anlagen entsprechend zu überprüfen, um dem diesbezüglichen „Wildwuchs“ vergangener Jahre Einhalt zu gebieten. Wünschenswert wäre zum anderen, wenn diese neuen Empfehlungen auch schon bei der Entscheidungsfindung bei der Straßenverkehrsbehörde zu Grunde gelegt würden.

Die Gruppe erarbeitete die folgenden grundsätzlichen Inhalte der „Empfehlungen zur Anlage von Umlaufsperrern im Kreis Unna“, die am 13.2.2007 dem Arbeitskreis Radverkehr im Kreis Unna vorgestellt wurden:

- Einheitliche **Bezeichnung**: Umlaufsperrern (es sind auch andere Namen gebräuchlich wie Umlaufschranken, Versetzte Sperrern, Hastgitter, Diagonalsperrern etc.)
 - **Funktion** von Umlaufsperrern
 - Umlaufsperrern sind nicht geeignet. zum „Aussperrern“ von Motorrad- und Mopedfahrern, denn diese finden immer Wege, die Rad- und Gehwege zu befahren, obwohl dies bei Auszeichnung der Wege mit den Z 240, 241, 260 oder 251 mit Zusatzzeichen selbstverständlich verboten ist.
 - Die Funktion von Umlaufsperrern ist das Kenntlichmachen von Gefahrenstellen.
 - Sie haben eine geschwindigkeitsreduzierende Funktion, insbesondere für ortsunkundige Radfahrer.
 - Ihre Funktion ist selbstverständlich auch, wie auch bei der Aufstellung von Sperrpfosten, das Fernhalten von Kfz-Verkehrern.
 - **Elemente** zur Sicherung der o. g. Funktionen von Geh- und Radwegen sind
 - Sperrpfosten als Standardelement
 - Umlaufsperrern in bestimmten (s. u.) Fällen an Gefahrenstellen
 - Beschilderung
 - **Gestaltung** von Umlaufsperrern (s. a. Prinzipskizzen 1 und 2):
 - Grundsätzliches Kriterium soll zunächst sein, dass der auf die querende Kfz-Straße oder auf querende Rad-/Fußwege zufahrende Radfahrer nicht absteigen muss. Bauliche Maßnahmen dieser Art sollen keine Behinderung des Radverkehrsgeschehens bewirken, sondern eher geschwindigkeitsdämpfend wirken und die Aufmerksamkeit des Radfahrers erhöhen.
 - Die Umlaufsperrern muss behindertengerecht, d. h. „barrierefrei“ konstruiert sein (Durchfahrtsbreite 1,50 m).
 - Umlaufsperrern müssen ein Passieren mit Fahrradanhängern, Spezialfahrrädern und (Zwillings-)Kinderwagen zulassen.
 - Die Sperrelemente sollen immer leicht schräg aufgestellt werden (in einem Winkel von 30 bis 45 Grad), um das bequeme und sichere Durchfahren zu gewährleisten.
 - Die Sperrelemente sollen nicht überlappend angeordnet werden, weil sonst ein weitestgehend ungehindertes Durchfahren nicht mehr möglich ist, sollen aber andererseits eine gerade Durchfahrts verhindern (bei Wegebreiten unterhalb von 3 m kommt es auf Grund der Mindestdurchfahrtsmaße von 1,50 m (mindestens 1,30 m) zu mittig offenen Bereichen.
 - Umlaufsperrern sollen einen Räumabstand von 3 m ab der inneren Begrenzung des kreuzenden Fuß/Radweges bzw. Verkehrsweges erhalten.
 - Farbgebung: rot-weiß
- Wenn anstelle von Umlaufsperrern bei einem Radweg Sperrpfosten gesetzt werden sollen, so sollte immer eine Durchfahrtsbreite von 1,50 m (mindestens 1,30 m) eingehalten werden.



Skizze 1: Empfohlene Gestaltung einer Umlaufsperrung bei Radweg von 3 m Breite



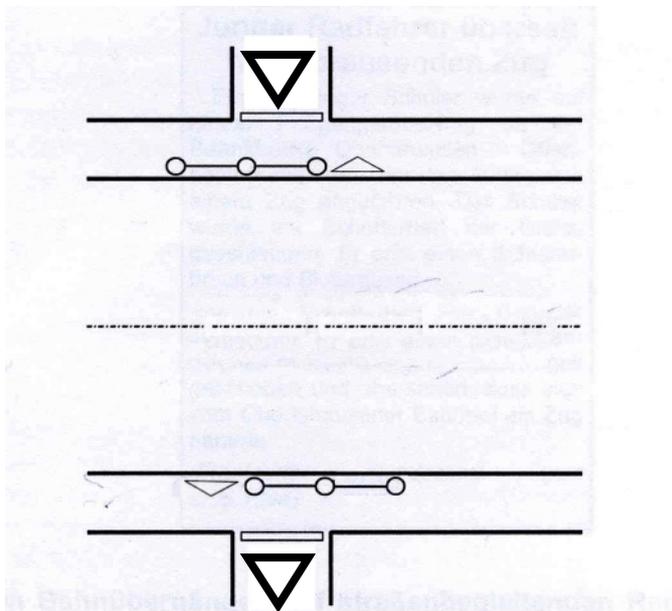
Skizze 2: Empfohlene Gestaltung einer Umlaufsperrung bei Radweg von 2 m Breite (hierbei wird aus technischen Gründen mittig eine freie Durchfahrt möglich)

- **Einsatzbereiche** von Pfosten und Umlaufsperrungen
- Pfosten sollen vorrangig eingesetzt werden. (Mindestabstand 1,50 m, Aufstellung möglichst als Fahrbahnteiler mittig)

- Pfosten sollen insbesondere bei Dunkelheit und schlechten Sichtverhältnissen immer gut sichtbar gestaltet werden; verwendet werden können reflektierenden Folien, auffallende Farbkombinationen oder Reflektoren usw.
- Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht kann eine optische Einengung des Radweges erforderlich sein, die an bestimmten Gefahrenstellen nur mit Umlaufsperrn gewährleistet werden kann:
 - Gefälle im Zuge des Radweges im Zulauf auf die querende Straße
 - Höchstgeschwindigkeit der querenden Straße über 50 km/h
 - schlechte Sichtverhältnisse

Auch die Verkehrsbelastungen der querenden Straße können als zusätzliches Entscheidungskriterium herangezogen werden.

- In Fällen, wo die querende Straße über einen eigenen Radweg, Rad- und Gehweg bzw. über entsprechende räumliche Kapazitäten verfügt (s. Skizze 3), sollte man anstelle von Umlaufsperrn entsprechende **Geländer** am Fahrbahnrand vorziehen, z. B. auch, um ein versetztes und damit sicheres Queren der Straße für den Radfahrer zu ermöglichen. Die Befahrbarkeit durch Unterhaltungsfahrzeuge muss gewährleistet bleiben. Auch hier ist durch geeignete Hinweise am einmündenden Radweg sicherzustellen, dass der Radfahrer auf die mögliche Konfliktsituation aufmerksam gemacht wird und die Vorfahrt achtet, bzw. sich und andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet. Geeignete Hinweise sind :
 - Hinweisschilder VZ 205 (Vorfahrt achten) oder ZZ 1032 (auf kreuzenden Radverkehr rechts/links achten)
 - Fahrbahnmarkierungen
 - Verengung vor Einmündungsbereich (Räumzone beachten)



Skizze 3: Gesicherte Querung der Kfz-Straße durch versetzte Furt und Geländer am Fahrbahnrand

- Bei planerischen Überlegungen im Zusammenhang mit Einmündungen Radweg/Kfz-Straße sollte auch der Kfz-Verkehr betrachtet werden, ggfs. sollte er durch Hinweisschilder (z.B. VZ 138 Radfahrer kreuzt), Fahrbahnmarkierungen o. a. Maßnahmen gewarnt werden.

Anhang: Positiv- und Negativbeispiele

Vorbildlich gestaltete Umlaufsperrn



Einmündung mit Sperrpfosten:



Negativbeispiele:

