

## Stellungnahme im Auftrag der FWG Fraktion vom 24.05.2017 Radverkehrsführung am Allgäuer Ring bezüglich Einbau von Absperrgittern

### Grundlagen/Vorbemerkungen:

Der Allgäuer Ring in Neu-Ulm ist ein stark befahrener, großflächiger Kreisverkehr. Der Kreisverkehr ist mit zweistreifigen Zufahrten und Kreisfahrbahn angelegt. Aufgrund vorhandener Probleme und Sicherheitsmängel ist geplant den Knotenpunkt umzubauen.

Im Auftrag der FDP-Fraktion der Stadt Neu-Ulm erfolgte durch das Büro VAR eine Begehung und Erstellung einer Stellungnahme (26. Oktober 2016) bezüglich der vorgeschlagenen Varianten der Radverkehrsführung. Das Büro VAR verfügt über Ortskenntnisse (es wurde am 16.08.2016 eine gemeinsame Begehung der Örtlichkeit mit den Teilnehmern verschiedener Stadtratsfraktionen und des ADFC durchgeführt).

### Einschätzung der von der Stadt Neu-Ulm durchgeführten Maßnahme:

Aufgrund eines tödlichen Unfalls am Knotenpunkt wurden als Sofort-Maßnahme Absperrgittern im Bereich des gesamten Allgäuer Rings auf den Geh- und Radwegen eingebaut. Ziel der Maßnahme war es, die gefahrenen Geschwindigkeiten des Radverkehrs zu minimieren um mögliche Gefahren mit in den Knotenpunkt Ein- und Ausfahrenden Kraftfahrzeugen zu minimieren.



Quelle FWG Fraktion Neu-Ulm

**Die durchgeführte Maßnahme wird kritisch gesehen. Die Absperrgitter sind zu demontieren und eine Maßnahme zu finden, die allen Verkehrsträgern gerecht wird.**

### Begründung:

#### 1. Vorhandene Mängel am Knotenpunkt werden durch die Maßnahme nicht behoben

Der Großteil der Unfälle am Kreisverkehr ist durch eine mangelhafte Infrastruktur und einer nicht dem Stand der Technik entsprechenden Führung geschuldet. Insbesondere ist die zweistreifige Führung an einem Kreisverkehr bei einem im Zweirichtungsverkehr geführten Radverkehr problematisch. Mithilfe der Maßnahme erfolgt somit keine Verbesserung der örtlichen Situation, lediglich eine Verlangsamung und Behinderung des Rad- und Fußverkehrs.

**Quellen:**

- *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln 2006 – Kapitel 6.3.5*
- *Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit an zweistreifigen Kreisverkehren und an Turbokreisverkehren, Axel Gepert, Schriftenreihe Lehrstuhl für Verkehrswesen Ruhr-Universität Bochum, 2013*
- *ADFC NRW – Umlaufsperrn und Hindernisse auf Radwegen*

Der Einbau von Umlaufsperrn ist durch die Straßenverkehrsbehörde zu begründen

Es handelt sich bei den vorhandenen Gemeinsamen Geh- und Radwegen um eine nach StVO / VwV-StVO ausgeschilderten benutzungspflichtigen Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO), welcher nur angeordnet werden darf, wenn §45 Absatz 9 StVO erfüllt ist:

*(9) 1 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. ... 3 Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt...*

**Erläuterung:** Durch den Einbau von Umlaufsperrn gilt §45 Absatz 9 Satz 3 – von Seiten der Straßenverkehrsbehörde ist nachzuweisen, dass die Beschränkung des fließenden Verkehrs durch Umlaufsperrn aufgrund einer örtlichen Gefahrenlage vorliegt. Eine örtliche Gefahrenlage lässt sich nicht durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen belegen.

**2. Hindernisse auf Radwegen:**

Benutzungspflichtige Geh- und Radweg müssen entsprechend der VwV-StVO zu §2 gestaltet sein und dem Stand der Technik entsprechen:

*Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen. Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass 1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Das ist der Fall, wenn a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann oder b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann, 2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn a) er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. ...*

Weiterhin gilt §32 StVO (Verkehrshindernisse):

*(1) 1Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder **Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann.** 2 Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen. 3Verkehrshindernisse sind, wenn nötig (§ 17 Absatz 1), mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.*

Weiterhin gilt §43 StVO (Verkehrseinrichtungen):

„Die zulässigen Verkehrseinrichtungen im Sinne von § 43 Abs 1 StVO ergeben sich ausschließlich aus der Anlage 4 zu § 43 StVO (§ 43 Abs. 3 Satz 1 StVO). Einfache Geländer, die quer zur Fahrtrichtung auf einem Radweg errichtet werden, finden sich nicht in der Anlage 4. Auch eine Kombination aus Zeichen 600 und 605 kommt als Ersatz nicht in Frage. Das Zeichen 600 ist nur als Verkehrseinrichtung zur Kennzeichnung von Arbeits- und Unfallstellen oder sonstigen vorübergehenden Hindernissen zulässig. Nach Nr. 7 der Anlage verbieten die Einrichtungen das Befahren der so gekennzeichneten Straßenfläche und leiten den Verkehr an dieser Fläche vorbei. (Quelle: ADFC- Hessen)

**Erläuterung:** Eine Umlaufsperrung auf einem gemeinsamen Geh-/ Radweg stellt ein Hindernis dar und erschwert das Befahren der Strecke. Aufgrund der vorhandenen Benutzungspflicht sind von Seiten der Straßenverkehrsbehörde die obenstehenden Rechtsgrundsätze zu beachten. Mögliche und insbesondere wie im vorhandenen Fall sich ständig wiederholende Hindernisse begründen eine legale Nutzung der Kreisfahrbahn und damit das Verlassen des Radwegs. Insbesondere ist eine Behinderung eines nicht am Knoten abbiegenden Radfahrers, welcher nicht queren muss unzulässig.

### 3. geringe lichte Breite durch Einbau von Umlaufsperrungen:

In Ergänzung zu VwV-StVO zu §2 gilt:

*Die vorgegebenen Maße für die lichte Breite beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder (vgl. Definition des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, BGBl. 1977 II S. 809) wie **mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger werden davon nicht erfasst. Die Führer anderer Fahrräder sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen;***

**Erläuterung:** Aufgrund der schlechten Nutzbarkeit und damit Einengung der lichten Breite ist ein Befahren der Fahrbahn durch breitere Fahrzeuge (Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger) durch die Straßenverkehrsbehörde zu dulden.

#### 4. Aussagen der Regelwerke (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen):

##### 11.1.10 Sperrpfosten, Umlaufsperrn und ähnliche Einbauten

Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller, Sperrpfosten, Geländer und sonstiger Absperrgeräte in den Verkehrsraum bedarf in der Regel der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde bzw., bei der Kreuzung mit Bahnanlagen, durch das Bahnunternehmen. Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen:

- Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann. Sie müssen nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen ausreichend erkennbar sein.
- Für in Gruppen fahrende Radfahrer stellen Sperrpfosten und andere niedrige Einbauten auch bei Tageslicht wegen der mangelnden Sichtbarkeit eine erhebliche Gefahr dar.
- Durch Einengungen des Lichtraumprofils erzwungene enge Radien verringern die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen und erschweren die Befahrbarkeit bei ungünstigen Witterungsbedingungen.
- Sichtbehinderungen infolge von Einbauten bergen Unfallrisiken, z. B. hinsichtlich Kollisionen mit Fußgängern.
- Durch Schranken und Umlaufsperrn kann bei falscher Ausführung das zügige Räumen zu querender Straßen oder Schienenwege durch Gruppen oder durch Fahrräder mit Anhänger beeinträchtigt werden, was erhebliche Gefährdungen bewirkt.

Sofern im Einzelfall Umlaufsperrn realisiert werden, sind diese wie folgt auszuführen:

- Die Einfahrbreite und der Abstand der Gitter zueinander werden durch die Wegbreite bestimmt (vgl. Tabelle 21), eine Überlappung der Gitter darf dabei nicht auftreten.
- Erforderlich ist bei allen Wegbreiten ein Abstand zwischen den Gittern von 1,50 m (vgl. Bild 90).
- Bei stark frequentierten Wegen sollen mehrere Durchlässe nebeneinander realisiert werden, z. B. an Bahnübergängen.
- Zwischen der Umlaufsperrn und dem zu querenden Verkehrsweg ist eine Aufstellfläche von 3,00 m Länge erforderlich. Damit wird vermieden, dass Radfahrer erst auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen.

Tabelle 21: Abmessungen an Umlaufsperrn (Gitter ohne Überlappung anordnen)

Wegbreite B <sub>w</sub> [m]	Einfahrbreite B <sub>e</sub> [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50

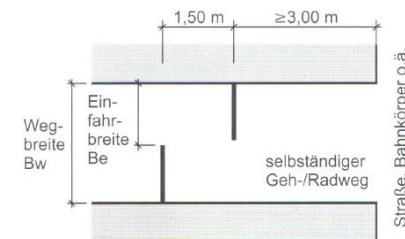


Bild 90: Umlaufsperrn an einem selbständigen Geh-/Radweg

**Erläuterung:** Die vorhandenen Umlaufsperrn entsprechen nicht den Vorgaben laut Regelwerk.

**Empfehlungen:**

**Auslösende Situation für Unfälle: Die vorhandene Radverkehrsführung an den Knotenpunktzufahrten/ -ausfahrten ist unklar bzw. uneinheitlich und führt zu Problemen.**



*Foto: Büro VAR - 2016*

**Darstellung der Konfliktsituation:**

Der Großteil der Unfälle findet an den Knotenpunktzufahrten bzw. ausfahrten statt. Für den Fußgänger sind jeweils Fußgängerüberwege angeordnet. Ein – und ausfahrende Kraftfahrzeuge sind somit gegenüber Fußgängern wartepflichtig. Der Radfahrer hingegen muss VZ205 beachten und ist somit gegenüber dem Kfz wartepflichtig. Für den ein- und ausfahren Kraftfahrzeugverkehr ist die wartepflicht des Radverkehrs nicht ersichtlich. Ebenso zeigt sich in der Praxis, dass der Kfz-Verkehr freiwillig den Radfahrenden queren lässt. Dieses Verhalten ist nach StVO zulässig. Ein Radfahrer ist berechtigt, über einen Fußgängerüberweg zu queren, wenn dieser sich die Vorfahrt nicht erzwingt. Durch die jeweiligen zweistreifigen Zufahrten ergeben sich die vorhandenen Sicherheitsmängel: Ein Kfz auf einer Fahrspur wartet und lässt Radfahrer bzw. Fußgänger queren. Hierdurch wird die Sicht eines möglichen auf der zweiten Spur fahrenden Kfz stark eingeschränkt, welcher dann mit dem querenden Verkehr kollidiert.

**Maßnahme:**

Es wird empfohlen, die zweistreifigen Zu- und Ausfahrten auf eine Spur zu beschränken um somit die Gefahren am Knotenpunkt zu minimieren. Es ist eine einheitliche Lösung für Fußgänger und Radfahrer an den Querungsstellen zu empfehlen.

**Beispiel:**



*Wuppertal: Kreisverkehr Hofkamp/Neunteich – Quelle: Google-Maps*

Am Knotenpunkt wurden aufgrund einer Vielzahl von Unfällen mit Radfahrern und Fußgängern am Knotenpunkt im Zuge einer Ad-Hoc Maßnahme die Ein- und Ausfahrten auf jeweils eine Fahrspur reduziert. Durch die Markierung einer Radverkehrsfurt am Fußgängerüberweg ist der Radverkehr ebenso eindeutig geführt und nicht gegenüber dem Kfz wartepflichtig.