

Stellungnahme des ADFC Hochtaunus e.V.

Betrifft:

Schranke und Umlaufsperrren auf dem Bommersheimer Weg in Bad Homburg

Bild:



Ergebnis:

“Der ADFC ist der Auffassung, dass die Umlaufsperrren entfernt werden müssen, da für ihren Einsatz keine Notwendigkeit vorhanden ist.“

Autor:

Stefan Pohl, ADFC-Projektleiter Radroutennetz Hochtaunus
Wehrheim, im November 2007



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

**Kreisverband
Hochtaunus e.V.**

Schranke und Umlaufsperrn auf dem Bommersheimer Weg in Bad Homburg

A. Sachverhalt

Auf dem Bommersheimer Weg im Abschnitt zwischen der Niederstädter Straße und "Am Plätzenberg" (Bad Homburger Rundroute und Hauptroute Richtung Oberursel) wurde kürzlich eine Schranke und 2 Umlaufsperrn errichtet, um auf Anforderungen hin eine Durchfahrt für Kfz zu ermöglichen. Vorher waren an dieser Stelle über die volle Wegbreite Poller aufgestellt.



Standort der Schranke mit Umlaufsperrn

B. Grundsätzliche Bedeutung aus Sicht des ADFC

Umlaufsperrn sind eine Einschränkung, die durchaus sinnvoll sein kann, z.B. um ein unachtsames oder zu schnelles Einfahren auf eine Straße zu verhindern. Da sie aber eine Einschränkung darstellen, sollten sie nur dort angebracht werden, wo der Einsatz Sinn macht. Auch sehen wir grundsätzlich die Verpflichtung seitens der Verwaltung, bei notwendigen Einschränkungen möglichst die zu wählen, die am wenigsten Behindern und ihren Zweck erfüllen.

C. Einzelbetrachtung der Umlaufsperrn vor Ort

Die Umlaufsperrn ermöglichen genau einem Radfahrer die Passage dieser Stelle, zudem noch in eingegrenzter Form. Fahrräder mit Fahrradanhängern und Tandems können trotz der im Vergleich zu anderen Umlaufsperrn relativ großen Abstände nur schwer bzw. gar nicht fahrend passieren. Eine typische Gefahrenstelle für die Verwendung einer Umlaufsperrn ist an dieser Stelle nicht erkennbar. So befindet sich hier z.B. keine seitliche Einfahrt, die abgesichert werden müsste oder eine Gefahr für den Radverkehr darstellen könnte.

Aus unserer Sicht sprechen folgende Gründe dafür, an dieser Stelle keine Umlaufsperrn einzusetzen:

- (1) Die Umlaufsperrn ist verkehrstechnisch nicht notwendig.
- (2) Die Schranke ist durch die Umlaufsperrn stärker der Gefahr der Beschädigung ausgesetzt als andere Lösungen.
- (3) Die Passage für Anhänger und Gruppen ist unverhältnismäßig stark eingeschränkt.
- (4) Die Umlaufsperrn behindert das Fahren im Gegenverkehr erheblich.
- (5) Die Schranke stellt eine kaum zumutbare Beschränkung für Gruppen dar und ist keine Werbung für eine fahrradfreundliche Stadt.
- (6) Die Lösung wird in der Praxis nicht akzeptiert.

Die Begründungen im Einzelnen:

zu C. (1): Die Umlaufsperrung ist verkehrstechnisch nicht notwendig.

An der genannten Stelle sind keine für den Einsatz von Umlaufsperrungen typischen Gefahrenmomente für den Radverkehr erkennbar, etwa nicht einsehbare einmündende Straßen, Wege oder Grundstückzufahrten. Die Umlaufsperrung steht mitten im Wegverlauf, also auch nicht in einem Einmündungsbereich sonstiger Straßen. Aufgrund des vorliegenden flachen Geländes ist nicht mit unverhältnismäßig schnellen Radfahrern zu rechnen, die eventuell am Schrankenende hängenbleiben könnten. Diese Gefahr könnte zudem durch geeignetere Maßnahmen wie dem Einsatz eines Pfostens unmittelbar neben dem Ende der Schranke, besser erreicht werden. Die Umlaufsperrungen schützen die Schranke nicht vor Beschädigungen, vielmehr erhöhen sie die Gefahr von Beschädigungen der Schranke durch die Umlaufsperrungen noch.

zu C. (2) Die Schranke ist durch die Umlaufsperrung stärker der Gefahr der Beschädigung ausgesetzt als andere Lösungen.

Alle Radfahrer müssen durch die Umlaufsperrung unmittelbar nicht nur am Ende der Schranke entlangfahren, sondern das Schrankenende regelrecht umfahren. Die Gefahr, dabei hängen zu bleiben, besteht fahrend wie schiebend. Auch plötzliche Haltevorgänge, die z.B. aufgrund von Fehleinschätzungen beim Umfahren des Schrankenendes leicht entstehen können, stellen einerseits eine Gefahr für den Radfahrer, andererseits auch für die Schranke selbst dar. Es ist damit zu rechnen, dass sich ein Radfahrer im Zweifel versuchen wird, an der Schranke abzustützen. Für derartige Kräfte, die dann nicht nur von oben, sondern auch seitlich auf die Schranke einwirken, dürfte die Schranke nicht ausgelegt sein.

zu C. (3) Die Passage für Anhänger und Gruppen ist unverhältnismäßig stark eingeschränkt.

Einer besonderen Behinderung entsteht für Fahrräder mit Anhängern. Hier ist davon auszugehen, dass die fahrende Passage nicht möglich ist. Da beim Schieben noch mehr Platz benötigt wird und gleichzeitig auch Anhänger um das Schrankenende herum gebracht werden müssen, ist neben der zusätzlichen Gefahr der Beschädigung der Schranke auch von einer zusätzlichen und vermeidbaren Gefährdung der Fahrzeuge, insbesondere des Anhängers, auszugehen. Dies könnte auch haftungsrechtliche Konsequenzen haben, wenn im Streitfall sich die Auffassung durchsetzt, dass auch Lösungen möglich wären, die diese Gefahr vermieden hätten.

zu C. (4) Die Umlaufsperrung behindert das Fahren im Gegenverkehr erheblich.

Auch der Begegnungsverkehr wird durch die Schranke unverhältnismäßig stark behindert. Es kann immer nur ein Radfahrer passieren, in der Gegenrichtung muss man warten. Durch die Umlaufsperrung muss zudem bereits sehr viel mehr Platz gelassen werden, damit der Gegenverkehr vorbei kann. Hier ist mit Fehleinschätzungen des Platzbedarfes zu rechnen. Die Schranke provoziert geradezu Streitigkeiten zwischen Radfahrern. Beim Warten bzw. Passieren der Umlaufsperrung muss ein großer Teil der Straßenbreite genutzt werden, auch der Bereich, vor dem Kfz zum Öffnen der Schranke warten müssen.

zu C. (5) Die Schranke stellt eine kaum zumutbare Beschränkung für Gruppen dar und ist keine Werbung für eine fahrradfreundliche Stadt.

Auf der Bad Homburger Rundroute, die ebenfalls hier entlang führt, fahren häufig Gruppen und Familien mit Anhängern. Bei besonderen Veranstaltungen sind auch Gruppen mit über 100 Radfahrern unterwegs, Gruppen mit über 10 Radfahrern sind ebenfalls nach unseren Erfahrungen keine Seltenheit - z.B. auf den geführten Radtouren des ADFC. Eine solche Stelle stellt für Gruppen ein besonders ärgerliches Hindernis da, weil die Zeiten für das Passieren aller Teilnehmer unverhältnismäßig lang werden. Auf diese Weise werden in kürzester Zeit vergleichsweise viele Radfahrer behindert - und das, ohne dass ein Zweck offensichtlich wäre. Derartige Hindernisse konterkarieren die Bemühungen um eine fahrradfreundliche Stadt und ein positives Image des Radfahrens nachhaltig und sind bei Beibehaltung der Einschränkung nur schwer oder gar nicht durch weiche Maßnahmen (Werbung) zu kompensieren. Im Gegenteil, eine ungeeignete Umlaufsperrung kann sogar kostenintensive Bemühungen mit "weichen" Maßnahmen ins Leere laufen lassen.

zu C. (6) Die Lösung wird in der Praxis nicht akzeptiert.

In der Praxis wird zum Umfahren der Schranke auch der gegenüberliegende Durchlass am Schrankenkasten hin benutzt. Dies zeigen Spuren vor Ort eindeutig. Diese Stelle ist schmal, unbefestigt und bei feuchter Witterung matschig, zudem grenzt sie unmittelbar an einen Graben, eine erhöhte Sturzgefahr ist gegeben. Auf dieser Seite wäre eine Sperre angebracht.

D. Zusammenfassung

Der ADFC ist der Auffassung, dass die Umlaufsperrern entfernt werden müssen, da für ihren Einsatz keine Notwendigkeit vorhanden ist. Als einzig erkennbaren Sinn konnte der ADFC den Schutz des Schrankenendes vor Beschädigungen erkennen. Dieser Schutz kann durch eine Maßnahme mit geringeren Einschränkungen für den Radverkehr besser erreicht werden.




E. Hinweise für eine optimale Gestaltung aus Sicht des Radverkehrs

- (1) Die Umlaufsperrern werden entfernt.
- (2) Der kleine Pfosten am Zaun (Halterung?) wird entfernt (Bild F. 1 und F 2).
- (2) Ein eventuell beabsichtigter Schutz der Schranke kann erreicht werden, indem das am Rand stehende Verkehrsschild (Bilder F. 1 und F 2) unmittelbar neben das Ende der Schranke versetzt wird.

Auf diese Weise entsteht für Radfahrer die Möglichkeit, rasch und gefahrlos die Engstelle zu passieren. Die Passage ist allen Typen von Fahrzeugen, insbesondere auch Fahrrädern mit Kinderanhängern, problemlos und fahrend möglich. Gegenläufiger Radverkehr kann flüssiger abgewickelt werden. Die dargestellte Lösung stellt nach unserer Ansicht die geringsten Einschränkungen für den Radverkehr bei der gleichzeitig besten denkbaren bzw. vom ADFC als notwendig erachteter Schutzwirkung dar.

Alternativ wäre auch eine Lösung möglich, indem über eine Induktionsschleife das automatische Öffnen der Schranke gesteuert wird. Diese Induktionsschleifen könnten an einer Radfahrschleuse angebracht werden, so dass sicher gestellt ist, dass nur Radfahrer diese Funktion auslösen könnten. Diese Lösung ist aber vergleichsweise teuer und voraussichtlich fehleranfälliger.

F. Bilder

<p>F. 1 Ansicht Umlaufsperrre</p> 	<p>Das Bild zeigt die Anbringung der Umlaufsperrren und die am Wegrand stehenden Pfosten.</p>
<p>F. 2 Ansicht im Wegverlauf</p> 	<p>Das Ende der Schranke muss eng umfahren werden. Die Gefahr, an dem Schrankenende mit dem Rad, mit Gepäck oder Kleidung hängen zu bleiben, ist signifikant hoch. Beschädigungen an der Schranke sind bei dieser Gestaltung zu erwarten.</p>
<p>F. 3 Ansicht Seitenbereich</p> 	<p>Gut erkennbar: Seitlich der Schranke wird der Platz zum Umfahren und Umgehen der Schranke genutzt. Die Umlaufsperrre wird häufig nicht angenommen.</p>