

Bild 89: Beispiel einer Unterführung mit Treppen und Schieberampen zur Führung von Fahrrädern und Kinderwagen



© ESV – Blatt 59 – Lfg. 4/11



11.1.9 Sicherung bei der Überquerung von Schienen

Schienen im Straßenraum, die in Winkeln von unter 50 gon überfahren werden, stellen eine erhebliche Sturzgefahr für den Radverkehr dar. Bei Eisenbahnschienen, insbesondere für Industriegleise und andere nur selten befahrene Schienenstrecken, können Streifenrillen-Dichtprofile aus Hartgummi diese Gefahr bis zu einem Winkel von minimal 30 gon erheblich mindern, ohne die betrieblichen Anforderungen der Bahn zu beeinträchtigen. Für stark befahrene Straßenbahngleise können solche Dichtprofile allerdings eine zu geringe Lebensdauer haben. Bereits im Straßenentwurf sind Situationen auszuschließen, in denen der Radverkehr Straßenbahnschienen im Winkel von unter 50 gon für nachfolgende Kraftfahrzeuge unerwartet queren muss (zur Problematik am Haltestellenkap vgl. Abschnitt 3.12).

11.1.10 Sperrpfosten, Umlaufsperrren 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 Umlaufsperrren 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.

Um diese Gefahren zu minimieren, werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Sind bei selbständigen Radwegen bzw. im Außerortsbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung der Kraftfahrzeuge nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00 m mittels seitlicher Bordführungen, unterstützt durch seitliche Poller, geprüft werden. Sind Poller bzw. Sperrpfosten im Weg unverzichtbar, sind diese auffällig zu färben und nach beiden Seiten voll retroreflektierend auszuführen. Sofern sie nicht gleichzeitig als Standort eines Verkehrszeichens

oder ähnlich hoher Einbauten dienen, sind sie in der Zufahrt in einem ca. 20 m langen Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen, welcher den Weg teilt.

- In gleicher Weise sind unumgängliche Einbauten kenntlich zu machen. Dabei sollte die verbleibende Wegbreite für jede nutzbare Seite die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen (vgl. Abschnitt 2.2.1) nicht unterschreiten. Eine gute Beleuchtung ist erforderlich. Die Durchfahrmöglichkeiten für Kehrmaschinen und Fahrzeuge des Winterdienstes sollten gewährleistet sein.
- Bei Straßenneubauten sollte an Überquerungsstellen mit Wartepflicht auf Umlaufsperrn verzichtet werden. Stattdessen sind die im Abschnitt 5 dargelegten Gestaltungsgrundsätze, insbesondere zu den Sichtverhältnissen, zu beachten.
- Die Gestaltung von Schienenübergängen richtet sich nach den Ausführungen im Abschnitt 3.10 unter Beachtung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BoStrab) sowie der EBO.

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_w [m]	Einfahrbreite B_e [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50

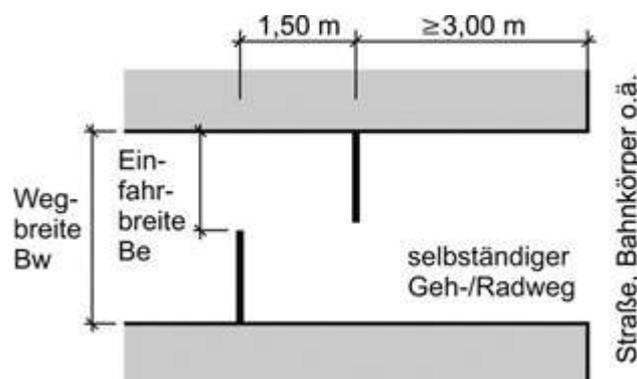


Bild 90: Umlaufsperrn an einem selbständigen Geh-/Radweg

11.1.11 Sicherung gegen Absturz und Abkommen vom Weg

Eine seitliche Sicherung ist überall dort vorzusehen, wo das Abkommen vom Weg erhebliche Gefahren für den Radverkehr mit sich bringt. Dies ist in der Regel unter folgenden Umständen anzunehmen:

- Führung über Brücken bzw. entlang talseitiger Stützwände,