

EINGEGANGEN

Erl.....



Ortsgruppe Hennef

AG Fahrradfreundliches Hennef

Antrag für den Bau-und Planungsausschuss: Poller und Drängelgitter

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

2. November 2016

bei dem „Runden Tisch Radfahren in Hennef“ mit der Beteiligung von Politik, Geschäftswelt und Stadtverwaltung am 12. 8. 15 wurde das ADFC-Rad-Memorandum der Ortsgruppe Hennef vom Juli 2015 vorgestellt und diskutiert. Zur weiteren Behandlung dieser Thematik kam man überein, die interfraktionelle Arbeitsgruppe „AG Fahrradfreundliches Hennef“ zu gründen. Diese hat am 29. September 2016 ihre fünfte Sitzung abgehalten.

Die Arbeitsgruppe behandelte dabei weitere Themen des Radmemorandums, so dass konkrete Umsetzungsvorschläge und Projektideen vorliegen.

Die Arbeitsgruppe hat am 29. 9. 16 unter TOP 4 einstimmig folgenden Antrag beschlossen:

Der Bürgermeister wird gebeten, hinsichtlich von Pollern und Drängelgittern die Empfehlungen der ERA (Entwurfgrundlagen für den Radverkehr 2010) zum Schutz der Radfahrer in Hennef umzusetzen.

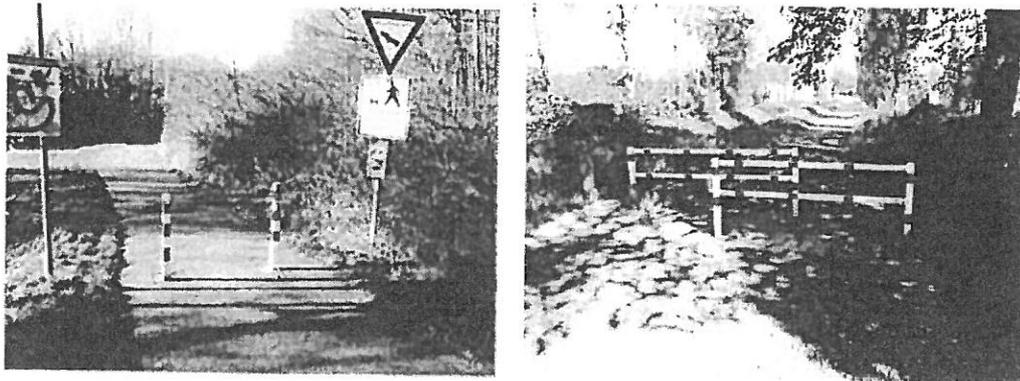
Hinweis:

Es gab in Hennef schon zahlreiche folgenschwere Verletzungen von Radfahrern, weil sie mit Pollern kollidiert sind; bei einem Abstand von 2 m (übliche PKW können dann nicht mehr passieren) wäre das nicht passiert. Bis heute sind auch der überregionale Sieg-Radweg und seine Anbindungen hierdurch beeinträchtigt.

Begründung:

Auf verkehrsgefährdende Poller (teilweise in grauer Farbe-bei Chronos) und Umlaufsperrern („Drängelgitter“) auf (Rad)-Wegen sollte verzichtet werden. Familien mit Radanhänger, Lasten-oder Behindertenräder (Trikes) oder Radlergruppen können diese derzeit nicht passieren!

Änderungen gemäß ERA erforderlich: Poller und Umlaufsperrren entfernen; ggfs. Poller auf Mindestabstand 2,0 m und Umlaufsperrren (Frankfurterstr./ Pappelallee und Blankenberger Str./An der Obstwiese) nicht überlappend auf 1,3 m Abstand aufweiten; zusätzlich ggfs. Schrägstellung 30 bis 45° (Alternativ: Stoppschild und Haltelinie).



Problematisch und verkehrsgefährdend auch am Allner See

Unpassierbares Verkehrshindernis Frankfurter Str./Pappelallee

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. van Riesen'.

Dr. van Riesen

Im Namen der AG Fahrradfreundliches Hennef

Der Sprecher
ADFC-Ortsgruppe Hennef

Anlage 1: Ausschnitt ERA mit den entsprechenden Vorschriften

gesondert beigefügt

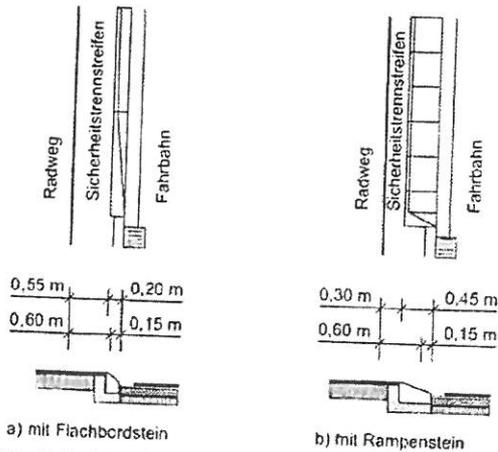


Bild 88: Beispiele für die Ausbildung von Bordsteinabsenkungen an Rad-/Gehwegüberfahrten

Bei Verwendung breiterer Einfahrtsteine (ca. 0,25 bis 0,50 m breit) wird die Breite des Sicherheitstrennstreifens um das Versatzmaß reduziert. Für den Anschluss an den üblichen Querschnitt gibt es spezielle Formsteine. Die Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Radweg dürfen auch im Bereich der Grundstückszufahrten nicht größer als 10 cm sein.

11.1.8 Treppen mit Schieberillen

Schieberillen an Treppen sollen einen Abstand von 0,30 m von Treppenwangen, Geländerpfosten o.Ä. haben, damit die Pedale nicht daran stoßen. Die Schieberillen sollen möglichst beidseitig angebracht sein (für aufwärts und abwärts), rutschfest sein und zur besseren Führung auch unterschiedlicher Reifendicken eine V-Form mit ca. 80 gon Öffnungswinkel aufweisen. Die Übergänge am oberen Treppenabschluss sind auszurunden ($R = 1.000 \text{ mm}$), da sonst Pedale oder Kettenblätter aufsetzen. Das Geländer sollte oben seitlich in der Wand enden, da eine vertikale Verstrebung ein Hemmnis für Gepäcktaschen am Fahrrad darstellen kann. Eine Ausbildung von Schieberampen, die auch für Kinderwagen nutzbar sind, zeigt das Bild 89.

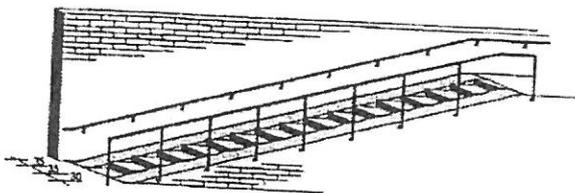


Bild 89: Beispiel einer Unterführung mit Treppen und Schieberampen zur Führung von Fahrrädern und Kinderwagen

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 Streifenrillendichtprofile 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, 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.

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 Umlaufsperre 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 Bw [m]	Einfahrbreite Be [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50

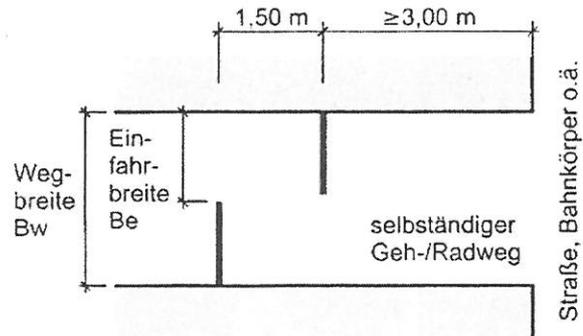


Bild 90: Umlaufsperre an einem selbständigen Geh-/Radweg

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,
- Führung an abfallenden Kanten von mehr als 0,50 m Höhe, die weniger als 3,00 m vom Wegrand entfernt sind,
- Führung an abfallenden Kanten von mehr als 0,20 m bis max. 0,50 m Höhe, die weniger als 1,00 m vom Wegrand entfernt sind,
- Führung auf etwa gleicher Höhe entlang von Schienenwegen bei weniger als 2,00 m Abstand zwischen Wegrand und Lichtraumprofil der Bahn (1,00 m bei Nebenbahnen),
- Führung entlang einer abfallenden steilen Böschung mit einer Neigung $> 1 : 3$ und einer Höhe von mehr als 3,00 m bis zur Grabensohle, wenn die Schulter weniger als 2,00 m vom Wegrand entfernt ist.

Für die Sicherung an Kunstbauten mittels Geländern gelten die einschlägigen Richtlinien. An abfallenden Kanten geringer Höhe kann eine Abböschung die Gefahr beseitigen. Für alle anderen Gefahrenstellen ist zunächst zu prüfen, inwieweit ein dornenfreies, dichtes und ausreichend hohes Gebüsch Schutz vor Abstürzen bietet oder nach Anpflanzung bieten kann. Ist dies nicht möglich, so sind Absturzsicherungen anzubringen. Sie sollten als 1,30 m hohes Geländer ausgeführt werden, dessen Konstruktion auch den Schutz von Kindern gewährleistet. In besonderen Fällen, z. B. bei Gefälle in Kurven, sollte die Absturzsicherung höher ausgeführt werden. Ist die Absturzsicherung niedriger, z. B. bei Ausführung als Sitzmauer oder Kettenabspernung, so muss zwischen ihr und der Absturzstelle ein Zwischenraum von mindestens 2,00 m liegen.

Um den Wegverlauf auch bei Dunkelheit zu verdeutlichen, kann entweder eine Beleuchtung oder eine Fahrbahnrandmarkierung mittels durchgehendem Schmalstrich (retroreflektierend), sofern der Rand nicht anderweitig gut erkennbar ist, in Frage kommen.