

Umlaufsperrn am Geh-/Radweg Donzdorf

Kritik und Empfehlungen



	<i>Seite</i>
1. Vorbemerkung	2
2. Ist-Zustand Donzdorf	3
3. Allgemeine Empfehlungen / Richtlinien	7
4. Praxisbeispiele	10
5. Änderungsvorschläge	14
6. Schlussbemerkung	22

1. Vorbemerkung

Der Einfachheit halber soll im Folgenden vom Donzdorfer „Radweg“ die Rede sein, auch wenn es sich verkehrstechnisch um einen Geh-/ Radweg handelt.

Seit Bestehen des Radwegs waren die Umlaufsperrren Anlass für Kritik. Sie wurden deshalb mehrfach nachgebessert. Leider ist der aktuelle Zustand immer noch unbefriedigend.

Es ist keine Frage, dass Verkehrssicherheit Priorität hat. Die gut gemeinten „Sicherheitsmaßnahmen“ schaffen in ihrer heutigen Form aber das Gegenteil von Sicherheit - nämlich eine Gefahr, die schon oft kleinere und mittelschwere Verletzungen verursacht hat, und auch schwere Unfälle für die Zukunft nicht ausschließt.

Beispielhaft eine „Anekdote“, die der Mitverfasser Thomas Gotthardt vor wenigen Wochen tatsächlich so erlebt hat:

„Als ich mit einem Meterstab die Abstände der Umlaufsperrren gemessen habe, fragte mich eine zufällig vorbeikommende Dame (die mich für einen städtischen Beauftragten hielt), ob „hier jetzt endlich mal was geändert wird“. Sie erzählte dann, dass sie kürzlich an einer Umlaufsperrre streifte, mit dem Rad stürzte und sich die Ecke eines Zahns ausschlug.“

Aus eigener Erfahrung und aus Schilderungen von Bekannten sind auch uns viele Missgeschicke und Unfälle bekannt. Die Dunkelziffer dürfte hoch sein.

Kritik an den Umlaufsperrren gibt es aus folgenden Gründen:

Erstens wegen der großen Anzahl. Vor allem die Häufung zwischen Messelbergsteige und Gingener Weg ist rekordverdächtig: Auf einer Strecke von 800 Metern befinden sich 8 Barrieren.

Zweitens wegen der Abstände. Ursprünglich waren die Doppelschranken so eng installiert, dass z.B. mit Fahrradanhängern überhaupt kein Durchkommen möglich war. Nach andauernden Beschwerden wurden neue Schranken installiert. Diese waren etwas großzügiger, entsprachen aber immer noch nicht den allgemeinen Empfehlungen für Umlaufsperrren (die Sperrren waren überlappend und die Abstände z.T. geringer als 150 cm).

Im Jahr 2010 wurde erneut nachgebessert. Überlappungen wurden gestutzt und einzelne Abstände nochmals vergrößert. Vorausgegangen war ein Antrag der SPD-Fraktion im Gemeinderat. Leider erfolgte die Umsetzung erneut unbefriedigend.

12.05.2010

Umlaufsperrren überprüft

DONZDORF:

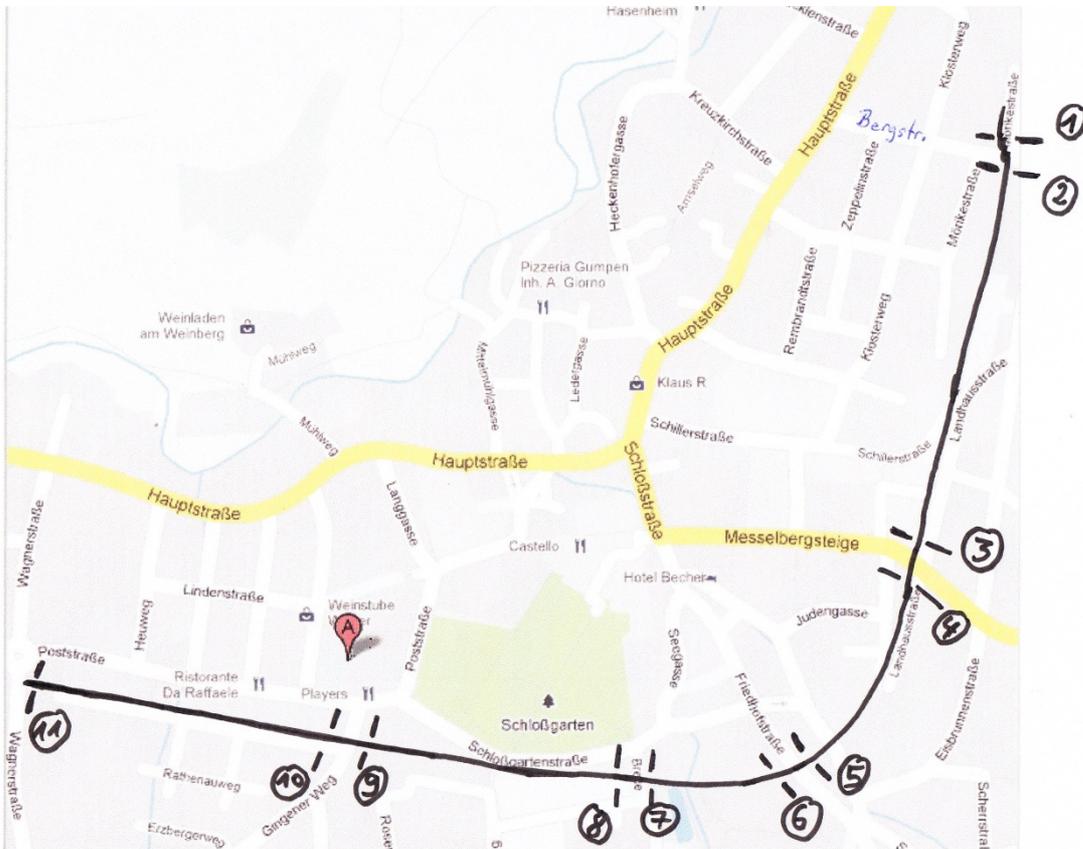
Bei den Stellungnahmen zum Haushalt der Stadt Donzdorf hatte die SPD-Fraktion im Gemeinderat gefordert, die Umlaufsperrren der Radwege in Donzdorf auf die empfohlenen Abstände zu bringen.

„Wir haben die Umlaufsperrren geprüft und wo nötig umgebaut“, erläuterte jetzt der Donzdorfer Bürgermeister Martin Stölze im Gemeinderat. An der Prüfung hatte die Donzdorfer Stadtverwaltung auch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) beteiligt.

„Ich bin überrascht, wie schnell das gegangen ist“, freute sich Gemeinderat Wilfried Strauß (SPD). Und auch von der CDU-Gemeinderatsfraktion gab es Lob an die Adresse der SPD. „Das war mal ein sinnvoller Antrag“, betonte Dr. Siegfried Slaiger unter dem Gelächter seiner Ratskollegen, nachdem er davor massive Kritik an einem anderen Antrag der SPD-Gemeinderatsfraktion geübt hatte. rex

Quelle: SüdwestPresse online

2. Ist-Zustand Donzdorf



2.1 Umlaufsperrn

Trotz mehrfacher Nachbesserungen bestehen weiterhin folgende Kritikpunkte an den Umlaufsperrn:

a) Anzahl:

Zu viele Sperren (insgesamt 11 Umlaufsperrn, davon 8 auf nur 800 Metern zwischen Messelbergsteige und Gingener Weg)

b) Rechter Winkel:

Gitter sollen in einem Winkel von 30 bis 45 Grad schräg gestellt sein (90 Grad nur bei Gehwegen ohne Radverkehr)

c) Beweglichkeit:

Die Achsen sitzen nicht starr im Boden, sondern haben Spielraum. Dadurch bewegen sich die Schranken bei der geringsten Körperberührung. Die Durchfahrtbreite wechselt dadurch ständig.

In der Praxis kann also beispielsweise Sperre Nr. 4 einen Abstand 2,05 Metern haben, die folgende Sperre Nr. 5 aber nur 1,30 Meter. Zwei Minuten später haben sich die Abmessungen möglicherweise schon wieder geändert. Das hat schmerzhaft Folgen für Radler, die nicht darauf vorbereitet sind. Betroffen sind nicht nur ortsunkundige Personen. "Erfahrene" Donzdorfer haben dieselben Probleme, weil sich die Abstände dauernd und überall ändern.

Übersicht Abstände (ständig wechselnd):

Sperre Nr.	Ort	Abstände cm (min. / max.)
1	Bergstraße Nord	150 – 200
2	Bergstraße Süd	150 – 220
3	Messelbergsteige Nord	150 – 220
4	Messelbergsteige Süd	140 – 205
5	Friedhofstraße Ost	130 – 200
6	Friedhofstraße West	135 – 210
7	Privatstraße Graf v. Rechberg Ost	140 – 210
8	Privatstraße Graf v. Rechberg West	170 – 250
9	Gingener Weg Ost	110 – 210
10	Gingener Weg West	110 – 180
11	Wagnerstraße	160 – 210



Umlaufsperre Nr. 10 (Gingener Weg): links 110 cm – rechts 180 cm

2.2 Beschilderung

Zwar ist der Anfang des Geh-/ Radwegs nach jeder Straßenquerung beschildert. Umgekehrt fehlen aber entsprechende Hinweisschilder „Geh-/ Radweg Ende“ bzw. Hinweisschilder „Vorfahrt gewähren“



Fehlende Beschilderung (Beispiele). Links: Friedhofstraße / Rechts: Gingener Weg



Beschilderung vor Straßenquerung.

Links: Bad Ditzgenbach, Badstraße Rechts: Wäschenbeuren, Maitiser Straße

Hinweisschilder auf den Straßen („Radverkehr kreuzt“) gibt es bisher nur an 2 Stellen: An der Einmündung Öschstraße / Wagnerstraße und in der Friedhofstraße. Alle anderen Bereiche sind unbeschildert.

Bei den später folgenden Verbesserungsvorschlägen (Abschnitt 5) empfehlen einheitlich wir für alle Dreieckschilder eine Seitenlänge von 900 mm

2.3 Umgehungspfade („Fahrrad-Trampelpfade“)

Das fehlende "Vertrauen" in die Umlaufsperrungen wird sichtbar an Umgehungspfaden, die neben denjenigen Sperrungen gebildet wurden, an denen dies noch möglich ist. Dem außenstehenden Beobachter (= Stadt Donzdorf) mag es so aussehen, als ob die Sperrungen aus Bequemlichkeit umfahren werden. Tatsächlich aber kommt man auf diesen Pfaden nicht schneller voran als beim Slalom durch die Umlaufsperrungen. Der Grund für das Ausweichen ist ein anderer: Auf den Trampelpfaden riskiert man keine Verletzungen.

Die Stadt Donzdorf hat dies offenbar falsch interpretiert. Jedenfalls wurden links und rechts der Sperrungen Nr. 1-3 und 5-7 Naturstein-Mauern errichtet. Dadurch werden Radfahrer in die Umlaufsperrungen „hineingezwungen“. Die anderen Schranken werden weiterhin umfahren



Kein Ausdruck von Bequemlichkeit: Umgehungspfade zum „Selbstschutz“

2.4 Gräfliches Anwesen

Die Umlaufsperrungen Nr. 7 und 8 sind völlig indiskutabel. Es handelt sich um nichts anderes als Hindernisse und Verletzungsgefahren. Weiteres siehe Abschnitt 4.6

3 Allgemeine Empfehlungen / Richtlinien (Auszüge)

Nachstehend Auszüge aus Richtlinien verschiedener Kommunen, auf Basis der aktuellen „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010)

3.1 Schräge Umlaufsperrn

Gerade Umlaufsperrn sind nur bei Gehwegen ohne Radverkehr zu verwenden. Bei Geh- / Radwegen sollen schräge Umlaufsperrn eingesetzt werden.

Gehwege

Bei Gehwegen kann eine Umlaufsperre gem. Abb. 2 zur Anwendung kommen. Rollstuhlfahrer und Radfahrer (schiebend) können die Umlaufsperrn passieren. Bei hohem Anteil an Kinderwagen oder Rollstühlen kann es zweckmäßig sein, andere Lösungen (z.B. Pfosten, versetzte Querung mit Fußgängerschutzgitter o.ä.) anzuwenden.

Es ist darauf zu achten das vor und hinter der Umlaufsperre ein mindestens 1,50 x 1,50 m großes Bewegungsfeld (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) für Rollstuhlfahrer zur Verfügung steht (vergl. auch PLAST 10).

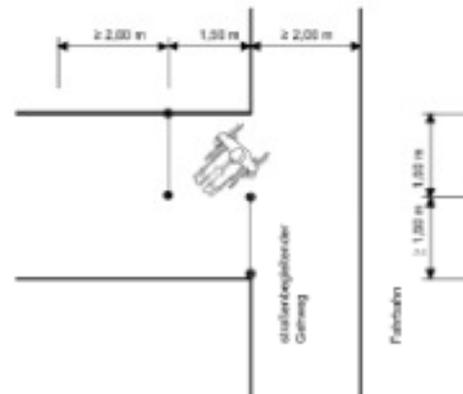


Abb. 2 Umlaufsperre

Gehwege, Radfahrer frei („Servicelösung“)

Hier sollten schräge Umlaufsperrn (Bild 3) zur Anwendung kommen, insbesondere wenn vor der Straße noch ein Gehweg gekreuzt wird. Ist dies nicht der Fall oder ist der Anteil an Kinderwagen,

Fahrradanhängern oder Rollstühlen sehr hoch, können andere Lösungen wie z.B. Pfosten oder Rüttelstreifen (Markierung) zweckmäßiger sein.

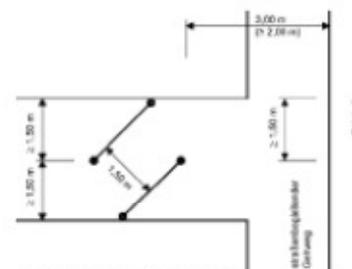


Abb. 3 schräge Umlaufsperre

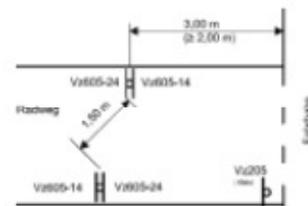
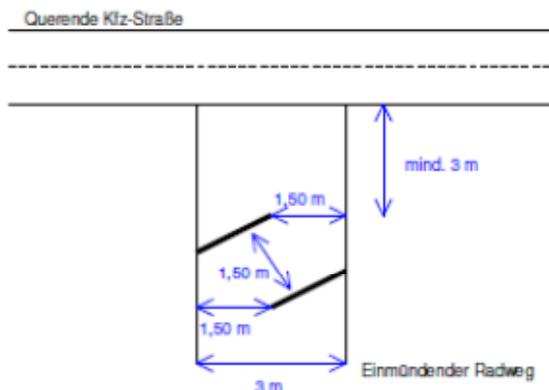


Abb 4 Sonderfall für Radwege: Versetzte Verkehrszeichen

Quelle: Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg / PLAST (Grundlage: ERA 2010)

- Die Sperrelemente sollen immer leicht schräg aufgestellt werden (in einem Winkel von 30 bis 45 Grad), um das bequeme und sichere Durchfahren zu gewährleisten.



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



Quelle: Empfehlungen für die Anlage von Umlaufsperrungen im Kreis Unna (Grundlage: ERA 2010)

17.04.2009, 07:12 Uhr

Übersicht | Drucken

CDU-Fraktion schlägt Korrektur der Umlaufsperrungen vor

Die CDU-Fraktion hat aus Anlass des bevorstehenden Einbaus der Umlaufsperrungen in der Ludgeristiege (Verbindungsweg zwischen Olfener Straße und Telgengarten) auf die aktuellen Empfehlungen hingewiesen, die die fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalen herausgegeben haben.

In einer Mitteilung an die Verwaltung hat der Stadtverordnete Wolfram Ernst ausgeführt, dass die Empfehlungen darauf abzielen, durch Schrägstellung der Umlaufsperrungen und einen etwas größeren Abstand zwischen den Sperren die Durchfahrt auch für Radfahrer mit Anhänger zu ermöglichen bzw. zu verbessern.

Quelle: Homepage der CDU Lüdinghausen (www.cdu-luedinghausen.de)

3.2 Umlaufsperrn nur in Ausnahmefällen

 **Drängelgitter** sind unnötige Hindernisse, die dringend abzuschaffen sind. Die Sperre an der Filsbrücke in Faurndau soll vermutlich verhindern, dass die vorfahrtberechtigten Radfahrer zu überraschend vor den Kfz auftauchen. Stattdessen ist hier eine gut sichtbare Furt inklusive entsprechender Verkehrszeichen erforderlich, um die Vorfahrt der Radfahrer zu verdeutlichen. Ein weiteres Drängelgitter steht in Faurndau am David-Späth-Weg.

Quelle: Broschüre „Radverkehr vor Ort/ Göppingen (ADFC Baden-Württemberg)

Der Einsatz von Umlaufsperrn soll nur erwogen werden wenn:

- Eine stark eingeschränkte Sicht auf die Straße / den straßenbegleitenden Gehweg vorliegt, die nicht durch entsprechende Maßnahmen (z.B. den Rückschnitt von Straßenbegleitgrün) verbessert werden kann.

Quelle: Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg / PLAST (Grundlage: ERA 2010)

4 Praxisbeispiele

Es ist inzwischen allgemeiner Konsens, dass Umlaufsperrn – gerade aus Gründen der Unfallvermeidung – nur noch in Ausnahmefällen aufgestellt werden sollen.

Kreuzungen von Radwegen mit Straßen sind deshalb nur noch sehr selten beschränkt. Vorhandene Umlaufsperrn wurden mittlerweile oft entfernt (ggf. hat der Rückschnitt von Straßenbegleitgrün Vorrang, siehe oben). Bei den Ausnahmefällen handelt es sich häufig um Maßnahmen im Bereich von Altenwohnheimen, Kindergärten u.ä.

In der Praxis kann dies nicht nur bundesweit, sondern auch in der Donzdorfer Umgebung beobachtet werden.

In der Region möchten wir nur beispielhaft auf die Radwege im oberen Filstal (Geislingen-Wiesensteig) und von Göppingen nach Schwäbisch Gmünd hinweisen.

4.1 Filstalradweg Geislingen – Wiesensteig (ehemalige Bahntrasse)

Gesamtlänge: **19 Kilometer**

Anzahl Ortsdurchfahrten: **8**

Inner- und außerorts werden viele Wege und Straßen gekreuzt

Anzahl Umlaufsperrn: **1**

Diese einzige Umlaufsperrn befindet sich in der Degginger Ortsmitte, zwischen einer Wohnanlage und einem Kinderspielplatz.

Sie steht schräg und hat eine Durchfahrtbreite von 2,10 Metern.*



Deggingen, Am Park: einzige Umlaufsperrn auf 19 Kilometern

*Die Umlaufsperrn kann für Unterhaltungsmaßnahmen (Kehr-/ Winterdienst etc.) entfernt werden

4.2 Radweg Göppingen – Schwäbisch Gmünd (ehemalige Bahntrasse / Klepperle-Radweg Faurndau-Schwäbisch Gmünd und Filstalradweg durch Göppingen)

Gesamtänge: **31 Kilometer** (6 km Filstalradweg + 25 km Klepperle-Radweg)

Anzahl Ortsdurchfahrten: **9**

Inner- und außerorts werden viele Wege und Straßen gekreuzt

Sechs Ortsdurchfahrten sind komplett barrierefrei. In drei Orten befinden sich jeweils zwei Umlaufsperrn:

Rechberghausen

Die Umlaufsperrn befinden sich beiderseits des Seniorenheims Alexander-Stift

Sie stehen schräg.

Durchfahrtbreite 320 cm (linkes Foto, in 50 m Entfernung zum Heim)

bzw. 190 cm (rechtes Foto, unmittelbar neben dem Hofbereich)



Rechberghausen, Alexander-Stift

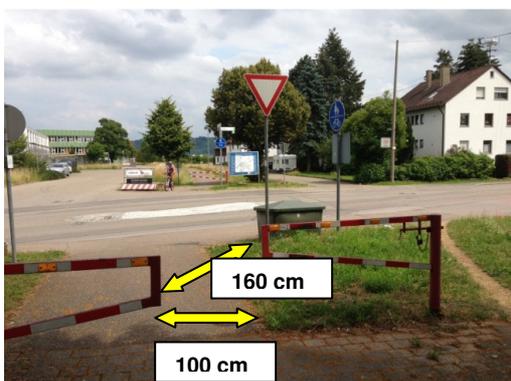


Straßdorf

Hier handelt es sich um eine „Altlast“ an der Alemannenstraße (die Barrieren an der stärker befahrenen Donzdorfer Straße wurden bereits entfernt, siehe 4.3. „barrierefreie Beispiele“).

Die Schranken auf Ostseite stehen im rechten Winkel, sind aber mittig 100 cm offen und haben zusätzlich 160 cm Durchfahrtbreite.

An der Ostseite steht nur eine halbseitige Schranke. 200 cm sind offen.



Straßdorf, Alemannenstraße



Schwäbisch Gmünd

Die Umlaufsperrn am Ende einer langen Gefällstrecke existieren seit Jahrzehnten.
Durchfahrtbreite: 260 cm



Schwäbisch Gmünd, Rechbergstraße



4.3 Barrierefreie Beispiele

Hier nur eine kleine Auswahl von Beispielfotos aus Nah und Fern. Straßenquerungen sind heutzutage wie geschildert fast überall barrierefrei. Die Fotoserie könnte deshalb umfassend fortgesetzt werden.



Straßdorf, Donzdorfer Straße



Wäschenbeuren, Mühlgasse



**Birenbach, Oberhäuser Straße
(ursprüngliche Barrieren wurden entfernt)**



**Bad Überkingen-Hausen, Unterböhringer Straße
(mit erneuerungswürdigem Stoppschild)**



Donzdorf, Grünbach



**Michendorf (Brandenburg), Potsdamer Straße
(ursprüngliche Barrieren wurden entfernt)**



Dreieich (Hessen)



**Rheinfeld-Riedmatt (Baden)
Überquerung Bundesstraße 34**

5 Änderungsvorschläge

5.1 Bergstraße Nord (Umlaufsperrung 1)



- Entfernung der Umlaufsperrung, da ausreichende Sichtbeziehung besteht
- Radweg: Hinweisschild „Vorfahrt achten“ aufstellen
- Straße: Hinweisschild „kreuzender Radverkehr links/rechts“ aufstellen

5.2 Bergstraße Süd (Umlaufsperrung 2)



- Schräge Umlaufsperrung (30 bis 45 Grad)
- Radweg: Hinweisschild „Vorfahrt achten“ aufstellen
- Straße: Hinweisschild „kreuzender Radverkehr links/rechts“ aufstellen

Zusätzlich könnten halbseitig auf der jeweils rechten Straßenseite auch Tempohemmschwellen installiert werden (vgl. Abschnitt 4.4 Friedhofstraße)

5.3 Messelbergsteige (Umlaufsperrn 3 + 4)



- Schräge Umlaufsperrn (30 bis 45 Grad)
- Hinweisschilder „Geh-/ Radweg endet“

5.4 Friedhofstraße (Umlaufsperrn 5 + 6)



- Schräge Umlaufsperrn (30 bis 45 Grad)
- Radweg: Hinweisschilder „Vorfahrt achten“ aufstellen
- Straße: Hinweisschilder „kreuzender Radverkehr links/rechts“ aufstellen

Wie bereits erwähnt (Abschnitt 2.2), sind Hinweisschilder „Radverkehr“ für Kfz in der Friedhofstraße schon vorhanden – in Fahrtrichtung Ortsmitte allerdings wegen Pflanzenbewuchs kaum noch erkennbar.

Empfehlung:

- Schild vom Bewuchs befreien
- Hinweistafel „links/ rechts“ (Pfeile) ergänzen



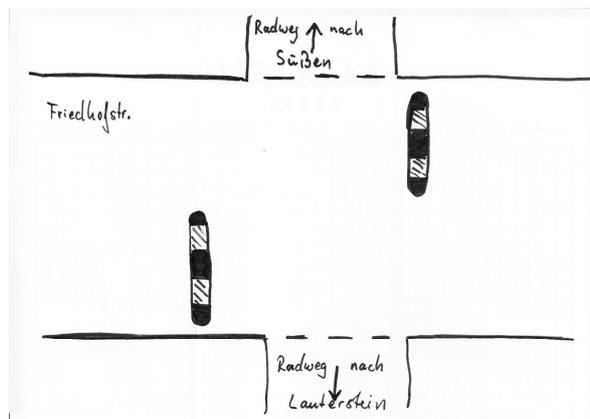
für Autofahrer mit Röntgenblick:
Hinweisschild in der Friedhofstraße

Zusätzlich könnten im Bereich Friedhofstraße folgende Maßnahmen getroffen werden:

- Kfz-Tempohemmschwellen jeweils auf der rechten Fahrbahnhälfte vor dem Radweg installieren (momentan befinden sich solche Tempohemmschwellen in ca. 100 Metern Entfernung zum Radweg).



Tempohemmschwellen Friedhofstraße / Seizenbachstraße



- Bepflanzung (Sichtbehinderung) auf der Westseite zurückschneiden



5.5 Gräfliches Anwesen (Umlaufsperrn 7 + 8)



Die beiden Umlaufsperrn sind völlig inakzeptabel und müssen entfernt werden. Laut Beschilderung quert hier ein Privatweg den Geh- und Radweg. Korrekter muss von einer privaten Grundstücksausfahrt gesprochen werden. Hinzu kommt ein sehr geringes Kfz-Aufkommen.

Eine kleine Verkehrszählung (ohne Anspruch auf repräsentative Wahl von Wochentagen/ Uhrzeiten) hat folgende Zahlen ermittelt:

Tag Uhrzeit	Geh-/ Radweg			gräfl. Privatweg		
	Radfahrer	Sonstige*	Fußgänger		Autos	Traktoren
Freitag 7.6. 17.30 – 18.30 Uhr	124	7	39		2	1
Samstag 8.6. 14.30 – 15.30 Uhr	95	10	43		0	0
Samstag 8.6. 16.15 – 17.15 Uhr	73	1	37		2	0

*Sonstige = Inline-Skater, Fahrräder mit Anhänger, E-Rollstühle

Folgende Maßnahmen sollten getroffen werden:

- Umlaufsperrn entfernen
- Radweg mit roter Fahrbahnmarkierung und weißem „Fahrrad“-Piktogramm kennzeichnen
- Vorfahrtregelung für Radweg
- Stoppschilder an der Grundstückszufahrt bzw. –ausfahrt anbringen
- Bepflanzung zurückschneiden (siehe Foto nächste Seite), dadurch bessere Sicht für ausfahrende Kfz



Stopschild für Kfz vor Radweg
(Beispiel Surenhofsweg, Gütersloh)



freie Sicht für Kfz durch Rückschnitt von „Wildwuchs“
(gräfl. Privatweg)

Zum **Vergleich** sei an den Geh-/ Radweg in **Hagenbuch** verwiesen:

Vor der Zufahrt zum Kompostplatz (öffentlich) und zu den Grundstücken Barth und Mutschler (privat) existieren keine Umlaufsperrn, obwohl im Vergleich zum gräflichen Grundstück

- am Kompostplatz ein viel höheres Kfz-Aufkommen besteht
- am Grundstück Mutschler die Fahrradgeschwindigkeit viel höher ist (wegen Gefälle)



Kompostplatz



Privatgrundstück Mutschler (Reitschule)

Tag Uhrzeit	Geh-/Radweg		Zu-/ Ausfahrt Kompostplatz*	
	Radfahrer		Autos	Traktoren
Samstag 8.6. 17.30 – 18.30 Uhr	17		86	2

*in 1 Stunde 43 Autos und 1 Traktor, die jeweils doppelt gezählt wurden (bei Ein- und Ausfahrt)

Weitere Einzelheiten siehe Punkt 5.8

5.6 Gingener Weg (Umlaufsperrn Nr. 9 + 10)



- Schräge Umlaufsperrn (30 bis 45 Grad)
- Radweg: Hinweisschilder „Vorfahrt achten“ aufstellen
- Straße: Hinweisschilder „kreuzender Radverkehr links/rechts“ aufstellen

Zusätzlich könnten halbseitig auf der jeweils rechten Straßenseite auch Tempohemmschwellen installiert werden (vgl. Abschnitt 4.4 Friedhofstraße)

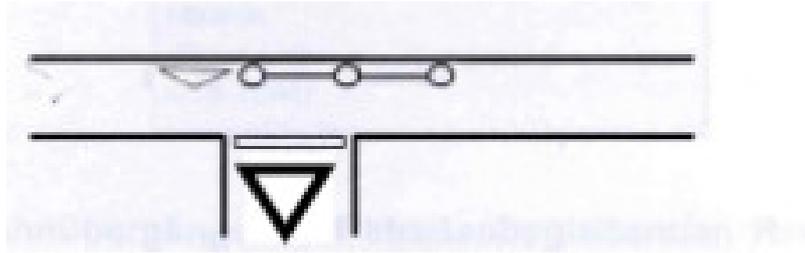
5.7 Wagnerstraße (Umlaufsperrn Nr. 10)



Momentan endet (bzw. beginnt) der Radweg eigentlich an dieser Stelle. Die Beschilderung Pfeil nach links lässt aber (wohl fälschlicherweise) darauf schließen, dass Radfahrer Richtung Öschstraße/ Süßen den Gehweg benutzen sollen.

Soweit uns bekannt ist, gibt es seitens der Stadt bereits Überlegungen, den Radweg an dieser Stelle zu verlängern bzw. den Radverkehr neu zu regeln. Die Beschilderung müsste dann je nach neuer Regelung angepasst werden.

In der momentanen Situation müsste anstelle der Umlaufsperrn ein Geländer hinter dem Gehweg, am Fahrbahnrand installiert werden. Die genaue Position des Geländers (versetzt oder mittig) hängt davon ab, ob Radfahrer auf die Straße wechseln sollen oder nicht. Dies erschließt sich den Autoren aufgrund der momentanen (fehlenden) Beschilderung nicht.



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 Umlaufsperrern 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)

Quelle: Empfehlungen für die Anlage von Umlaufsperrern im Kreis Unna (Grundlage: ERA 2010)

5.8. Anmerkungen zum Radweg Hagenbuch

Obwohl es nicht Gegenstand dieses Konzepts ist, soll an dieser Stelle auch kurz auf folgendes in Bezug auf den Radweg Hagenbuch auf folgendes hingewiesen werden:

Kompostplatz

Bei Ausfahrt vom Kompostplatz haben Kfz-Lenker wegen der Bepflanzung nach rechts keine Sicht auf den Radweg.



Auch das Hinweisschild „kreuzender Radverkehr“ ist zugewachsen.



Empfohlene Maßnahmen:

- Bepflanzung im Kreuzungsbereich und vor dem Hinweisschild zurückschneiden
- Ergänzend zur roten Fahrbahnmarkierung weißes Piktogramm „Fahrrad“ anbringen (ebenso auf den anderen roten Markierungen im Bereich Hagenbuch)

Reitschule Mutschler

Ein Sichtproblem besteht auch beim Grundstück Mutschler (Reitschule): Kfz-Ausfahrt und Radweg sind beiderseits nicht einsehbar. Radfahrer aus Richtung Steinernes Kreuz nähern sich wegen des starken Gefälles mit hoher Geschwindigkeit. Falls ein Rückschnitt der Hecke nicht möglich ist, könnte hier z.B. ein Spiegel angebracht werden.



**Spiegel: Beispiel
(Salach, Lautertalstraße)**

6 Schlussbemerkung

Dem Radverkehr wird verkehrspolitisch zunehmende Beachtung geschenkt. Daraus resultierende Fachuntersuchungen und Praxiserfahrungen haben zu neuen Erkenntnissen geführt, die auch in entsprechenden Richtlinien berücksichtigt wurden.

Es ist eine zentrale Erkenntnis, dass Umlaufsperrren gut gemeinte, aber nicht zweckmäßige Einrichtungen sind, die nur als „letztes Mittel“ eingesetzt werden sollen. Viele Kommunen in ganz Deutschland haben ihre Sperrren deshalb mittlerweile entfernt.

In unserem Donzdorfer Konzept haben wir bewusst nur den Abbau von wenigen Sperrren (3 von 11) vorgeschlagen, um eine Schockwirkung bei den verantwortlichen Planern zu vermeiden. Legt man die heutigen Maßstäbe für Radwegplanung zugrunde, müsste die Zahl der Umlaufsperrren noch weiter reduziert werden – bei überschaubarem Aufwand und mit trotzdem mehr anstatt weniger Sicherheit. Stichworte sind unter anderem verbesserte Sichtverhältnisse und weitere bereits genannte Maßnahmen.

Gemeinsam mit vielen Bürgern hoffen wir, dass die Stadt Donzdorf an Verbesserungen interessiert ist. Gerne stehen wir weiterhin mit Rat & Rad zur Verfügung.

Quellen und weiterführende Literatur:

- Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa 2005)
- Empfehlungen für die Anlage von Umlaufsperrren im Kreis Unna 2007
- Radverkehrskonzept für die Stadt Bad Homburg, November 2011
- Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg / PLAST, Dezember 2011
- Umlaufsperrren in Gießen – VCD Kreisverband Gießen, März 2011
- Abbau von Umlaufsperrren der Gemeinde Weyhe – ADFC Kreisverband Diepholz, März 2008
- Rückbau und Entfernung von Umlaufsperrren – Stadt Münster, November 2006
- Abbau von Umlaufsperrren – Stadt Lübeck, November 2012
- Entfernung von Umlaufsperrren – Ausschuss für Verkehr und Stadtentwicklung der Stadt Norderstedt, Nov. 2012

sowie weitere Literatur zahlreicher Kommunen, Landkreise und Verbände