

Empfehlung des Beirats Nahmobilität vom 26.08.2021 (1. Sitzung): TOP 8 Hindernisse auf Radverkehrsanlagen

Sachdarstellung:

Der Einsatz von Umlaufsperrern in Dortmund legt nahe, dass Fahrräder die einzige Fahrzeugart sind, für deren Sicherheit Umlaufsperrern scheinbar erforderlich sind. Erstaunlicherweise entfällt dieses Schutzbedürfnis aber plötzlich, sobald diese Fahrräder im Mischverkehr mit anderen Fahrzeugen unterwegs sind.

Tatsächlich lassen sich die Ziele, die mit Umlaufsperrern verfolgt werden, mit anderen Mitteln besser erreichen. So betonen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen die Bedeutung der Hindernisfreiheit für die Radverkehrssicherheit und empfehlen, zum Fernhalten von Kraftfahrzeugen von Geh- und Radwegen punktuelle Verengungen des Weges zu prüfen.

Die zunehmende Vielfalt unterschiedlichster Fahrradtypen unterstreicht die Bedeutung der Hindernisfreiheit. Für die Nutzer*innen von Liegerädern, Tandems, Kinder- und Lastenanhängern, von Handbikes und anderen Dreirädern, und von Lasten- und Schwerlastenrädern bedeuten Hindernisse auf Radwegen zumindest eine erhebliche Komforteinschränkung, in vielen Fällen aber auch eine Unpassierbarkeit des Weges. Die große Vielfalt von Fahrrädern unterschiedlichster Größe macht auch deutlich, warum vermeintlich „barrierefreie“ Umlaufsperrern, die mit einigen Fahrradtypen passierbar sind, keine Lösung sind.

Es passt auch nicht zusammen, wenn die Stadt einerseits den gewerblichen Güterverkehr mit Lastenrädern fördert, und andererseits diesem Güterverkehr, der teilweise auf besonders große Schwerlastenräder angewiesen ist, Barrieren in den Weg stellt.

Neben Einschränkungen für die Barrierefreiheit verursachen Hindernisse auf Radwegen aber auch ein Sicherheitsrisiko, denn sie können zu Alleinunfällen führen, die keineswegs immer harmlos sind: Von den 426 Radfahrern, die 2020 im Straßenverkehr ums Leben kamen, starben 118 durch Alleinunfälle (Destatis, 2021, Fachserie 8 Reihe 7).

Aber auch die harmloseren Unfälle an Umlaufsperrern mit Stürzen und Abschürfungen, die sich in Dortmund immer wieder ereignen, sind nicht hinzunehmen. Diese Unfälle sind für die Betroffenen besonders ärgerlich, weil sie durch künstlich errichtete und vermeidbare Hindernisse verursacht werden, die es in einer Stadt, die fahrradfreundlich werden will, gar nicht geben sollte.

In den Aufnahmekriterien für neue Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) findet sich denn auch aus gutem Grund der Punkt „Hindernisfreiheit (keine Umlaufsperrern) und Überprüfung der Notwendigkeit von Pollern“.

Nach 14 Jahren der Mitgliedschaft in der AGFS ist es an der Zeit, die Aufnahmekriterien wieder hervorzuholen und das Thema in Dortmund endlich anzugehen.

Links zu weiteren Dokumenten:

[Aufnahmekriterien für neue Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. \(AGFS\)](#)

Fachtechnische Stellungnahme TM 2012-238, Umlaufsperrn an BÜ für Fußgänger und Radfahrer, DB Netze

Weniger Poller, Fietsverkeer 31, Oktober 2012

Empfehlungsvorschlag:

- 1) Der Beirat Nahmobilität empfiehlt der Stadt Dortmund, künftig keine Umlaufsperrn mehr zu errichten und bestehende Anlagen möglichst innerhalb von drei Jahren abzubauen, soweit dem nicht an Bahnübergängen rechtliche Regelungen entgegenstehen. An Bahnübergängen sollen alle Spielräume für einen Verzicht auf Umlaufsperrn genutzt werden. Ist dort ein Verzicht nicht möglich, sollen diese Umlaufsperrn nahmobilitätsfreundlich gestaltet werden.

Für die bisherigen Einsatzbereiche von Umlaufsperrn empfiehlt der Beirat folgende Vorgehensweise:

- Umlaufsperrn, die einspurige Kraftfahrzeuge fernhalten sollen, werden ersatzlos entfernt, weil die Ziele der Barrierefreiheit und des Fernhaltens dieser Kraftfahrzeuge unvereinbar sind. Tritt trotz Beschilderung erheblicher Missbrauch durch einspurige Kraftfahrzeuge auf, müssen Kontrollen erfolgen.
 - Umlaufsperrn, die mehrspurige Kraftfahrzeuge fernhalten sollen, können durch punktuelle Einengungen des Weges ersetzt werden, bei breiten Wegen in Verbindung mit gut kenntlich gemachten Sperrpfosten. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geben Hinweise für eine sichere Gestaltung und die Entwurfsplanung für den Hoesch-Hafenbahn-Weg enthält Beispiele für gute Lösungen in Dortmund. Wenn die zu erwartenden Nachteile durch die gelegentliche Benutzung des Wegs durch Kraftfahrzeuge geringer sind als die Nachteile durch Sperrpfosten oder andere Hindernisse, kann abhängig von den örtlichen Verhältnissen auch der Verzicht auf bauliche Maßnahmen geprüft werden.
 - Umlaufsperrn, die auf eigenständigen Geh- und Radwegen die Geschwindigkeit des Radverkehrs an Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehr herabsetzen sollen, werden durch Beschilderung und/oder Markierungen quer zur Fahrbahn ersetzt, zudem wird eine Verbesserung der Sichtbeziehungen angestrebt. An sehr steilen Wegen kann in Ausnahmefällen ein Geländer an der Bordsteinkante zur Fahrbahn angebracht werden und der Bordstein um etwa einen Meter seitlich versetzt abgesenkt werden. Umlaufsperrn sind auch in diesen Fällen nicht erforderlich.
 - Wenn auf Umlaufsperrn an Bahnübergängen nicht verzichtet werden kann, sollen diese nahmobilitätsfreundlich umgebaut werden. Die Eisenbahn Bau und Betriebsordnung und die Fachtechnische Stellungnahme TM 2012-238 von DB Netz bieten erhebliche Spielräume für sehr viel bessere Lösungen, als sie in Dortmund bisher üblich sind. Am Radschnellweg Ruhr in Mülheim wurde eine solche Lösung bereits umgesetzt.
- 2) Der Beirat bittet die Verwaltung, jährlich in geeigneter Form (z.B. im Fahrradbericht) über die Fortschritte beim Rückbau der Umlaufsperrn zu berichten und die Zahl der im jeweiligen Jahr entfernten sowie der noch verbleibenden Umlaufsperrn zu nennen.
 - 3) Soweit Sperrpfosten eingesetzt werden, soll dies zurückhaltend und nur dann geschehen, wenn die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die

Radverkehrssicherheit übertreffen (ERA, S. 80). Der Beirat empfiehlt die Anwendung der Entscheidungshilfe „Weniger Poller“ aus den Niederlanden (Fietsverkeer 31, Oktober 2012).

Die verbleibenden Pfosten sollen bestmöglich kenntlich gemacht werden:
Keilförmige, auf den Sperrpfosten zulaufende Markierungen auf der Fahrbahn und Sperrflächen, Verwendung der Sperrpfosten als Basis von erforderlichen Schildermasten für bessere Sichtbarkeit, ausnahmslose Verwendung von nach beiden Seiten voll retroreflektierenden Sperrpfosten, ggf. Verwendung von retroreflektierenden Plastikhülsen zum Reduzieren des Verletzungsrisikos.