

## AG Landkreis West im ADFC München e.V. / Ortsgruppe Würmtal

Sprecher: Frauke Buchholz  
Tel. 089 / 755 62 70  
Johans-Langmantel-Strasse 20  
82061 Neuried

Lotar Krahmer  
Tel. 089 / 89 80 93 70  
Elisabethweg 4  
82152 Planegg



Kreisverband München e.V.

Platenstr. 4  
80336 München

Tel.: (089) 77 34 29  
Fax: (089) 77 85 37

[info@adfc-muenchen.de](mailto:info@adfc-muenchen.de)  
[www.adfc-muenchen.de](http://www.adfc-muenchen.de)

[adfc@krahmer.eu](mailto:adfc@krahmer.eu)  
[www.adfc.krahmer.eu](http://www.adfc.krahmer.eu)

18.02.2013

Verbesserungsvorschlag zur

## Umlaufsperrung Paul-Eipper-Weg

Gräfelfing

Am 9.10.2012 hat der Hauptausschuss der Gemeinde Gräfelfing beschlossen, die Verwaltung möge die Situation an der Umlaufsperrung Paul-Eipper-Weg bei einem Ortstermin unter Beteiligung von ADFC und Polizei diskutieren und nach einer einvernehmlichen Lösung suchen, die sowohl die Interessen der Fußgänger als auch die der Radfahrer berücksichtigt.

### Ausgangssituation

Im Frühling 2012 wurde am Beginn der Steigungsstrecke zur Autobahnbrücke, nahe der Einmündung in den Paul-Eipper-Weg, für ADFC-Aktive überraschend eine neue Umlaufsperrung errichtet. Der Weg ist Teil der Fahrrad-Haupttrasse Pasing-Starnberg. Die Sperrung befindet sich in einer Kurve. Die Sichtverbindung von der Sperrung zum Paul-Eipper-Weg ist durch Gebüsch beeinträchtigt.



Bei einer Wegbreite von 4,20 m ragen zwei schwenkbare Halbschranken um ca. 2,80 m von links und rechts in den Weg hinein; sie haben in Wegrichtung einen Abstand von 2,50 bis 2,80 m. Die Sperrflügel überlappen sich um ca. 1,40 m.

Aus jeder Richtung wurde etwa 10 m vor der Umlaufsperrre Zeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatz „Achtung Schranke“ aufgestellt. In Richtung Norden wird einige Meter hinter der Sperrre mit Zeichen 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ das Radfahren wieder erlaubt, in Richtung Süden bleibt das Radfahren offenbar verboten. Tatsächlich hält sich fast niemand an diese Vorschriften, so dass nur das tatsächliche Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann, also das Durchfahren der Umlaufsperrre.



Die Anordnung der Schranken bewirkt, dass Radfahrer stets an der rechten Seite des Weges in die Sperrre einfahren und am linken Rand wieder herauskommen. In Fahrtrichtung Süden ist man damit schon sehr nah an der südöstlichen Ecke der Einmündung in den Paul-Eipper-Weg, wo Radfahrer und entgegenkommende Fußgänger einander aufgrund einer hohen Hecke auf Privatgrund erst sehr spät sehen können.

In der Presse und im Hauptausschuss war von Unfallberichten und von Klagen von Fußgängern über rücksichtsloses Verhalten von Radfahrern die Rede. Wir wären an einer detaillierteren Auswertung der Berichte interessiert, die möglicherweise genauere Schlüsse auf die tatsächlichen Probleme und gezieltere Maßnahmen ohne pauschales Ausbremsen aller Radfahrer gestatten würde. Wir würden gern daran mitwirken.

## Beobachtungen von ADFC-Aktiven

September / Oktober 2012 bei sonnigem Wetter an 2 Wochenenden:

- Gezählt wurden jeweils ca. 200 Radfahrer pro Stunde.
- An einem Tag sind lediglich 3 Radfahrer(innen) vor der Sperrre abgestiegen – sie hätten es offensichtlich auch ohne Anordnung getan, da für sie die Steigung zur Brücke zu steil war.
- Gezählt wurden 60 Fußgänger pro Stunde,
- darunter 10-15 Begegnungsfälle Radfahrer - Fußgänger im Bereich der Umlaufsperrre, es gab zwar kleinere Drängeleien, aber keinen Anlass zu Beschwerden.
- Ein Beinahe-Allein-Unfall einer Radlerin beim Bremsen zwischen den Sperrflügeln (Überschlag beim Anhalten knapp vermieden).
- Eine Radlerin stürzte, weil sie sich offenbar mit dem Lenker an der Sperrre verhängt hatte. Außer Hautabschürfungen ist dieses Mal nichts passiert.

## Bewertung der Situation aus Sicht des ADFC

- Nach den gültigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), auf die in der Verwaltungsvorschrift zur StVO ausdrücklich verwiesen wird, soll die Einfahrbreite einer Umlaufsperrre mindestens 1,50 m betragen; dies ist hier mit 1,50 m gerade am Minimum. Vor allem aber darf lt. ERA keine

Überlappung der Sperrenflügel realisiert werden – hier beträgt sie etwa 1,40 m. Die Ausführung der Umlaufsperr entspricht somit nicht dem Stand der Technik.

- Die Umlaufsperr soll Unfälle verhindern, ist aber so ausgeführt, dass sie gleichwohl neue Unfälle provozieren kann. Sogar schiebende Radfahrer mit Kinderanhänger könnten sich verschätzen mit der Folge, dass Kinder heftig mit dem Kopf gegen die vordere Ecke der Umlaufsperr stoßen.
- Die Sperr steht im Widerspruch zur gültigen DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen“. In Abschnitt 19 wird gefordert, dass „Ausstattungen“, also Hindernisse auf öffentlichen Wegen, ohne Unterscheidungen ausgeführt werden müssen, etwa dadurch, dass tastbare Leisten bis auf 10 cm über den Boden herunterreichen müssen. Die Schrankenunterkanten liegen aber wesentlich höher, so dass sie per Langstock nicht rechtzeitig erkannt werden können.
- Auf Beschwerden von Bürgern, von Norden her kommende Radler führen in der Kurve und an der Einmündung zum Paul-Eipper-Weg zu schnell und würden so zur Gefahr für Fußgänger, wurde eine Extremlösung realisiert, die nun für alle Radfahrer Geschwindigkeit NULL bedeutet – obwohl nach unseren Beobachtungen nur eine Minderheit von Radlern wirklich rücksichtsloses Verhalten zeigt.
- Das eigentliche Problem heißt nicht „zu hohe Geschwindigkeit“, sondern „rücksichtsloses Verhalten“ – rücksichtslose Radfahrer, die es zweifellos gibt, die aber nach unseren Beobachtungen in der Minderheit sind, könnten sehr wohl auch innerhalb der Umlaufsperr bei Schrittgeschwindigkeit drängeln und Fußgänger verletzen.
- Die extreme Anordnung „Radfahrer absteigen“ (bedingt durch die Beschilderung „Gehweg“ vor und hinter den Schranken) ist rechtlich fragwürdig, da es sich um eine Hauptradroute handelt.
- Die Umlaufsperr missachtet offensichtlich die Interessen gerade der vernünftigen Radfahrer, die keine Umlaufsperr und kein Absteigegebot benötigen, um sich rücksichtsvoll zu verhalten. Das Radfahrverbot findet keine Akzeptanz und verstärkt eher die Haltung „Radverkehrsplanung ist sowieso nicht für uns, da muss man sich eben selbst seinen Weg suchen“ – mit der Folge der Gewöhnung an die Übertretung von Verkehrsregeln.

## Lösungsvorschlag des ADFC mit Vorteilen für alle Beteiligten

### Vorbild: Die Westpark-Lösung

Im Münchner Westpark gibt es an der östlichen Rampe zur Brücke über den Mittleren Ring eine Gefällestrecke: Auf dem Geh- und Radweg mit 5 m Breite und bei gutem Wetter starkem Fahrrad- und Fußgänger-



verkehr können recht hohe Geschwindigkeiten erreicht werden. Am unteren Ende des Gefälles zweigt ein Weg nach rechts (Süden) ab.

Im unteren Drittel der Gefällestrecke sind Pflanztröge so aufgestellt, dass die freie Wegbreite reduziert wird und der Eindruck einer kurvigen Streckenführung entsteht, obwohl weiterhin das Fahren auf völlig gerader Linie möglich wäre. Die Tröge sind so niedrig, dass sie keine Sichtbehinderung darstellen. Die drei Hindernisse haben in Fahrtrichtung einen Abstand von ca. 12 m und sind mit reflektierenden Tafeln ausgerüstet, so dass sie auch nachts von Radlern nicht übersehen werden können.

Diese Lösung existiert dort seit vielen Jahren und hat sich nach unseren Beobachtungen bestens bewährt. Sie lässt Radfahrern die Möglichkeit, bei geringem Fußgängerverkehr mit beliebiger Geschwindigkeit bergab zu fahren. Sobald jedoch Fußgänger im Bereich der Tröge unterwegs sind, können Radler die Bewegungen der Fußgänger nicht mehr vorhersehen und reduzieren schon im eigenen Interesse ihre Geschwindigkeit – bei starkem Verkehr bis zur Schrittgeschwindigkeit.

### Übertragung auf den Paul-Eipper-Weg:

Wir schlagen vor, diese Erfahrungen für Verbesserungen am Paul-Eipper-Weg zu nutzen. Eine an die hiesige Situation angepasste Lösung könnte etwa so aussehen wie nebenstehend gezeigt:

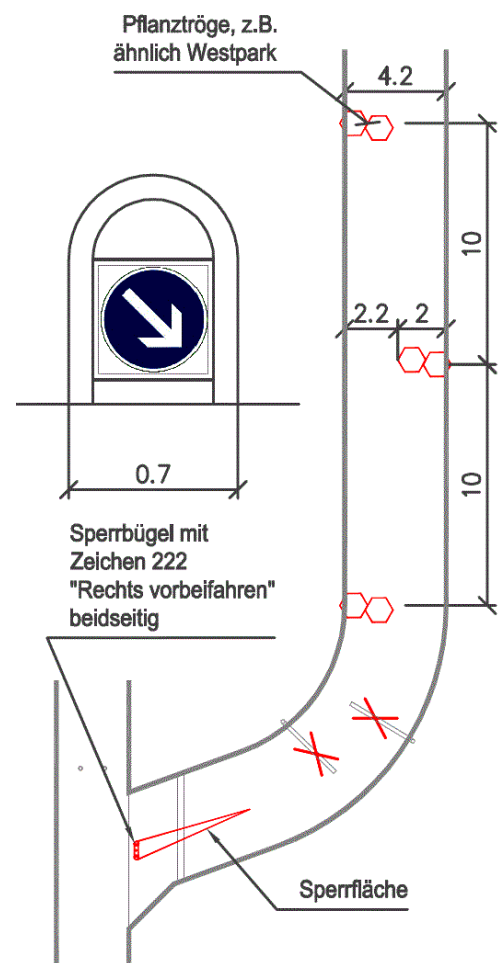
Am unteren Ende der Gefällestrecke werden drei Mal Pflanztröge in einem Abstand von jeweils 10 m so aufgestellt, dass eine Durchfahrtsbreite von 2,00 – 2,50 m verbleibt. Der letzte Trog steht auf der rechten (westlichen) Seite am Beginn der Rechtskurve. Die Umlaufsperrre wird ersatzlos entfernt.

Um die kritische Stelle am unteren Kurvenausgang (linke Ecke der Einmündung) zu entschärfen, wird etwa mittig ein Sperrbügel von weniger als 1 m Breite eingebaut, der beidseitig das Verkehrszeichen 222 „Rechts vorbeifahren“ (evtl. in kleinerer Ausführung für den Radverkehr) trägt. Um die Wirkung zu verstärken, wird davor in Richtung Brücke auf mindestens 5 m Länge eine Sperrfläche abmarkiert. Bügel und Sperrfläche könnten bewusst leicht unsymmetrisch angeordnet werden, um die südliche Durchfahrt schmaler erscheinen zu lassen.

Dies sollte auch schnelle Radfahrer davon abhalten, an der Einmündung die Ecke knapp zu schneiden, da für sie frühzeitig erkennbar ist, dass sie einem entgegenkommenden Radfahrer oder Fußgänger wegen des Sperrbügels nicht ausweichen könnten – so dass sie von vornherein die angeordnete nördliche Lücke ansteuern.

Man könnte diese Lösung mit geringem Aufwand provisorisch aufbauen (Umlaufsperrren öffnen und so verriegeln) und das Geschehen mindestens ein Jahr lang beobachten.

In jedem Fall sollte das Gebüsch westlich des Weges kurz gehalten werden, damit das Geschehen im Kurvenbereich besser einsehbar ist.



Die ADFC-AG Landkreis West hat diesen Vorschlag am 24.10.2012 diskutiert und zugestimmt, ihn der Verwaltung der Gemeinde Gräfelfing, dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit vorzulegen.

Lotar Kraher  
Sprecher der AG Landkreis West  
im ADFC Kreisverband München