

# ADFC-Position: Gleisunterführungen und Rampen für den Radverkehr

Bauwerke des Schienenverkehrs stellen mit Dämmen und fehlenden Querungsmöglichkeiten Barrieren dar. Querungsmöglichkeiten in Form von Tunneln oder Brücken sind für nicht-Motorisierte (dazu zählen hier auch Pedelecs) wichtig, weil sie umwegarme Verbindungen im Netz der Nahmobilität schaffen.

## Wir fordern daher:

- Barrierefreiheit,
- hohe Verkehrssicherheit,
- Komfort (z. B. Durchfahrbarkeit für den Radverkehr/keine Schiebestrecke, ausreichende Dimensionierung),
- soziale Sicherheit.

## Ideallösung: geradlinige Führung



Beispiel einer geradlinig geführten Fahrrad-/Fußverkehrs-Unterführung mit Zugang zum Bahnhof via Rampe und Fahrstuhl. (Foto: adfc hh/Ulf Dietze, Alphen aan den Rijn/Niederlande)

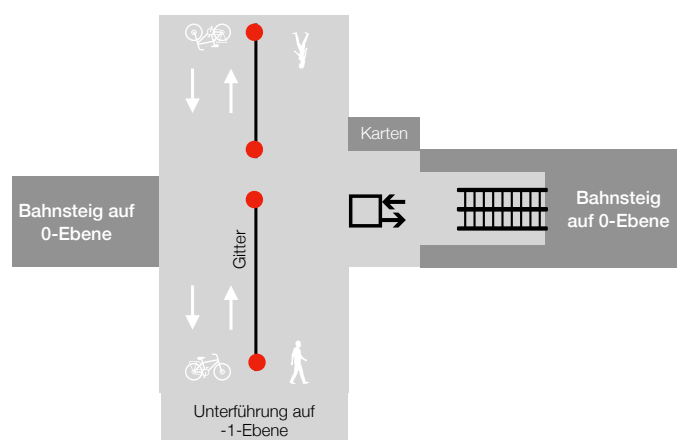
- Aus Gründen der sozialen Sicherheit ist eine Führung mit langen, gestreckten Rampen objektiv und subjektiv besser, da der Tunnel frühzeitig eingesehen werden kann. Diese Übersichtlichkeit dient auch der Konfliktvermeidung und Verkehrssicherheit. Die ERA 2010 (S. 59) empfehlen volle Einsehbarkeit von Einfahrt und Tunnel sowie möglichst bereits überschaubaren Ausfahrtbereich.
- Nach Möglichkeit sollten hierbei die Rampen des Fußverkehrs getrennt sein von jenen des Radverkehrs. Die Radverkehrsrampen sollten - außer in den Kurven - ohne Zwischenplateaus ausgeführt werden.

## Beleuchtung

Eine ausreichend helle, blendfreie Beleuchtung auf der Rampe und im Tunnel dient der sozialen Sicherheit und der Verkehrssicherheit.

## Trennung im Tunnel

- Sofern vom Tunnel aus ein Bahnsteig zu erreichen ist, müssen Treppen, Rolltreppen, Fahrstuhl und Fahrkartenautomaten auf der Fußverkehrsseite liegen, so dass Wege von durchgehendem Radverkehr und Fußverkehr sich nicht kreuzen.
- Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr im Tunnel ist besonders bei hohem Rad- oder Fußverkehrsaufkommen nützlich. Wo dem Radverkehr die reine Durchfahrtmöglichkeit angeboten wird und höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, ist die bauliche Trennung von der Fußverkehrsfläche immer anzustreben.
- Die Trennung erfolgt durch unterschiedliche Beläge, Bordkante oder Blindentaststeine. In der gesamten Tunnellänge - aber zumindest im Bereich der Treppe zum Bahnsteig - kann ein Gitter zwischen den Fußverkehrsbereich und den Radverkehrsbereich bei Bedarf für eine physische Trennung sorgen. Dabei ist darauf zu achten, dass diese Gitter nicht zum Anschließen von Fahrrädern genutzt werden können und dass sie auch an der Schmalseite der Gitter ausreichend gut erkennbar sind (beispielsweise durch Rundbake mit einem 30 cm Durchmesser am Anfang und Ende des Gitters). Da Gitter auch Nachteile haben, halten wir sie nur dort für geeignet, wo sehr starker Rad- oder Fußverkehr auftritt.
- Je nach baulichen und räumlichen Voraussetzungen kann Radverkehr auch - baulich getrennt - in der Mitte zwischen Fußwegen fahren. Es müssen dann auf den Fußwegen beider Seiten Fahrkartenautomaten, Fahrgastinformationen und Zugänge zum Bahnsteig sein.



Schematische Zeichnung für die Trennung von Fahrrad- und Fußverkehr in der Unterführung mit Bahnsteigzugang lediglich auf einer Seite des Tunnels. (Grafik: adfc/ud)

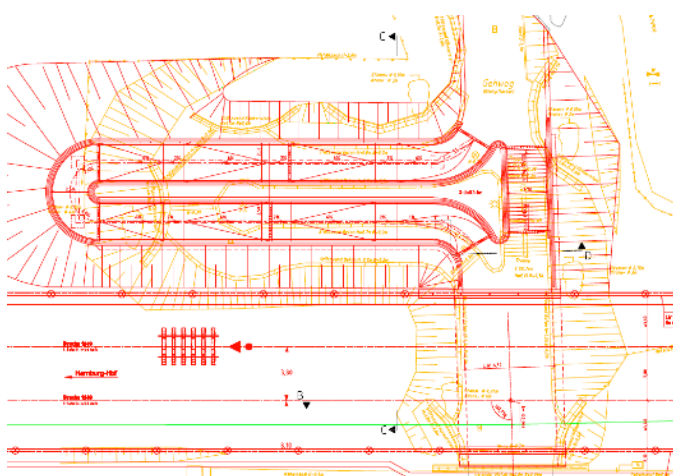
- Die Breite der Durchfahrt muss in Abhängigkeit von erwartetem Fußverkehrsaufkommen und Radverkehrsaufkommen geplant werden. Dabei muss für die Zukunft von einer Steigerung des Radverkehrsaufkommens ausgegangen werden. Bei Führung auf gemeinsamer Fläche sind mindestens 5 m Breite anzusetzen. Anzustreben ist jedoch eine größere Breite und die Trennung von Rad- und Fußverkehr.
- Es ist nützlich, mehrere getrennt liegende Bahnsteigzugänge zu bauen, damit sich die Verkehrsströme weiter entzerren.

#### Andere Lösungen: U-förmige Rampe

Wo der Platz für geradlinig geführte Rampen nicht ausreicht, kommen gewundene Rampen in Betracht. Neben U-förmigen Rampen gibt es je nach Steigungswinkel und zu überwindender Höhendifferenz auch solche in S-Form oder Doppel-S-Form. Solche sind in diesem Abschnitt jeweils mit gemeint. Gewundene Rampen haben einige Nachteile gegenüber einer geradlinigen Führung, weshalb einige Aspekte besonders zu berücksichtigen sind.

- U-förmige Rampen haben an ihrem unteren Ende einen Bereich, an dem der Gegenverkehr aus der Unterführung nicht einsehbar ist. Soll eine U-förmige Rampe gebaut werden, weil der Platz für eine bessere Lösung nicht ausreicht, muss die Situation so übersichtlich wie möglich gestaltet sein, z. B. durch Spiegel, mit denen "um die Ecke" gesehen werden kann.
- Auf U-förmigen Rampen sollte Fuß- und Radverkehr nur dann durch ein Gitter voneinander getrennt werden, wenn die Rampen sehr breit sind. Andernfalls nehmen die Gitter Bewegungs- und Manövrierraum. In der Regel sind Gitter zwischen den Verkehrsteilnehmer\*innengruppen eher hinderlich.

Beschlossen vom Bezirksrat im Oktober 2021  
 Beschlossen durch den Landesvorstand am 15.12.2021



Beispiel einer U-förmigen Rampe neben einer Treppe. Beide führen in die Unterführung. In diesem Falle ohne Bahnsteigzugang.  
 (Grafik: DB Netz AG/Projekt S4 – mit freundlicher Genehmigung)

- An vielen Rampen ist vorgesehen, dass der Fußverkehr (darunter Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen) dieselbe Rampe nutzt wie Radfahrende. Bei stärkerem Rad- oder Fußverkehrsaufkommen wird eine U-förmige Rampe dann zu einem Ort, der Radverkehr ausbremst und für zu-Fuß-Gehende unattraktiv ist und Ängste schafft.
- Mit Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhänger usw. lassen sich diese Rampen nur nutzen, wenn sie so breite Fahrflächen haben, dass auch große Wendekreise fahrbar sind. Der Wendekreis von Lastenrädern und Sonderfahrrädern kann bis zu 4,8 m betragen. Addiert werden muss Spielraum von 1,5 bis 2,0 m für Fahrzeugaufbauten und "fahrerisches Können". Diese Werte reichen aus bei geringem Verkehr, weil der Raum frei sein muss für das Fahrmanöver. Bei stärkerem Verkehr und zur Erhöhung des Fahrkomforts sind größere Breiten besser.
- Die seitlichen Geländer der Rampe müssen insbesondere hinsichtlich ihrer Höhe den geltenden Vorschriften entsprechen.