

Gefahrenhinweise zum Radweg R2 an der B62
im Bereich des Brückenbauwerks BW25
(altes Bahnstellwerk Sarnau)

Ortsbeirat Göttingen

Arbeitskreis B252 neu
Göttingen + Sarnau

Bilder vom 27.06.2021
aufgenommen von
Wolfgang Kutsche / Arbeitskreis B252 neu und
Jens Neebe / Ortsbeirat Göttingen

Westlich der neuen Brücke BW25. Das obere Ende der Leitplankenpfosten sind von Sarnau-Bahnhof her unterhalb der Brücke bis zu dieser Stelle verkleidet – ähnlich einem Geländerhandlauf. Ab dieser Stelle fehlt der obere Schutz. Die herausragenden Metallteile bergen ein hohes Verletzungsrisiko.



Blick in Richtung Osten. Im Hintergrund die Brücke. Die beiden im Vordergrund abgebildeten Pfosten ohne Verkleidung. Im hinteren Teil der Leitplanke die abgedeckten Pfostenenden.



Verlauf der Leitplanke östlich der Brücke. Die Bepflanzung der Pfosten im Bereich der abfallenden Leitplanke zur Radweg gelegenen Seite ist auch hier verbesserungsfähig.

Im Bereich der Linkskurve (Fahrtrichtung Sarnau-Bahnhof) gibt es KEINE Leitplanke, die den Fußgänger oder Radfahrer vor von der Straße abkommenden Fahrzeugen schützt.



Auf halber Strecke zwischen dem Brückenbauwerk BW25 und der Kreuzung Sarnau. Der Graben liegt ca. 2 Meter unterhalb der Fahrbahn. Der Pflanzenbewuchs verharmlost die Gefahr. Die Böschungssteigung beträgt über 100%.



Der Abstand von der weißen Radwegmarkierung bis zur Grabenkante beträgt nur ca. 1½ Lenkerbreiten.



Die Gemeinde Lahntal hat die Anfrage an Hessen Mobil weitergeleitet.

Im Anschluss die Antworten von Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement - vom 05. Juli 2021 per Mail an die Gemeinde.

Zu Seite 2 und 3:

Beim Aufbau von Schutzeinrichtungen bedienen wir uns bei einer Auswahl an Systemen, die ein genormtes Prüfverfahren durchlaufen. Abhängig von Situation wählen wir dabei ein System, das die Lage vor Ort bestmöglich absichert.

Im vorliegenden Fall am BW 25 haben wir das System "Super-Rail" verwendet, da die Absicherung des Traggerüsts für das Bauwerk benötigt wurde.

Dabei ist die genannte "Verkleidung" keine Verkleidung im Sinne eines Geländehandlaufs, sondern ein Kastenprofil, Teil des geprüften Systems der Super-Rail. Das Kastenprofil ist vorhanden, um der Super-Rail eine deutliche Stabilität zu geben, damit äußerst schutzbedürftige Hindernisse wie das angesprochene Traggerüst ausreichend vor abkommenden Verkehr gesichert sind.

An den Enden der Schutzeinrichtung (genannt Absenkung) ist kein Kastenprofil vorhanden, da hier ein anderes System speziell für solche Absenkungen verwendet wurde. Dieses System beinhaltet kein Kastenprofil und somit keine "Verkleidung" der Pfostenköpfe.

Eine Absicherung von Pfostenköpfen existiert zudem nicht. Bedeutet, dass selbst wenn das Kastenprofil nicht vorhanden wäre, die Pfostenköpfe frei geblieben wären. Eigenständig eine Verkleidung anzubringen ist zudem nicht zulässig, da eine solche Verkleidung durch das Prüfverfahren laufen muss. Eine besondere Gefahr zwischen Radfahrer und Schutzeinrichtung wird aufgrund der vorhandenen Breite des Radwegs und somit Nutzungsmöglichkeit, von uns nicht gesehen.

Zu Seite 4:

Die Wahl, ob eine Schutzeinrichtung montiert wird, ist abhängig vom Gefahrenpotenzial der abkommenden Fahrzeuge. Hierbei halten wir uns hauptsächlich an die "Richtlinien für passiven Schutz von Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme 2009" (RPS 2009) und weiteren Ergänzungen der Richtlinie.

In der RPS 2009 ist dabei geregelt welche Gegebenheiten existieren müssen, um eine Schutzeinrichtung für notwendig zu halten. Im vorliegenden Fall bei einem anliegenden Radweg sind bspw. Radfahraufkommen von Bedeutung. Nach unseren Informationen ist das benötigte Radfahraufkommen entlang der B 62 nicht hoch genug um generell eine Schutzeinrichtung aufzustellen. Die bereits vor Ort stehende Schutzeinrichtung am Bauwerk ist, wie zuvor genannt, durch das Traggerüst entstanden. Wir haben uns nach dem Bau des Bauwerks dafür entschieden das System beizubehalten, anstatt abzubauen, um den Radverkehr in diesem Bereich zu schützen. Eine generelle Notwendigkeit ist allerdings nicht gegeben.

Zu Seite 5:

Eine Schutzeinrichtung ist nicht dafür vorgesehen Hindernisse zwischen Radverkehr und Umgebung abzusichern, sondern ist lediglich für den Verkehr auf der Straße gedacht. Im genannten Fall des Durchlasses ist wenn eine Sicherung nötig ist ein Geländer vorzusehen.

Die Ausstattung von Radverkehrsanlagen ist in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010" (ERA 2010) aufgelistet. Hier wird genannt, dass bei "abfallenden Kanten von mehr als 0,50 m Höhe, die weniger als 3,00 m vom Wegrand entfernt" oder "abfallenden Kanten von mehr als 0,20 m bis max. 0,50 m Höhe, die weniger als 1,00 m vom Wegrand entfernt sind" eine Absicherung gegen Absturz notwendig ist.

Aufgrund der nicht vorhandenen Abflachung der Böschung sehe ich hier einen Gefahrenpunkt, der mittels Geländer abzusichern ist.

Das Geländer ist montiert.

