



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde f. Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Siehe Verteiler

Amt Verkehr und Straßenwesen
Infrastrukturentwicklung

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon 040 - 428 40 - 2894 Zentrale - 4 28 28-0
Telefax 040 - 4 279 41 - 134-
Ansprechpartner Herr Hoyer

Zimmer B523b (Stadhausbrücke 8)
E-Mail michael.hoyer@bsu.hamburg.de

Az.: 651.111-2

06. Dezember 2011

Rundschreiben Straßenverkehrsplanung

RSP 2 / 2011

Planungshinweise für Stadtstraßen

Teil 2 Verkehrseinrichtungen V- Umlaufsperrn

Umlaufsperrern, auch Hammelsprung oder Umlaufschranken genannt, werden in Hamburg häufig an unübersichtlichen Einmündungen selbstständig geführter Geh- und Radwege angewandt. Aufgrund fehlender oder unzureichender planerischer Hinweise stellen sie häufig für einige Nutzergruppen wie Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Radfahrer eine starke Behinderung dar, oder schließen diese Gruppe, wenn auch ungewollt, von der Nutzung der Wege aus. Die PLAST 2 V- Umlaufsperrern soll hier nunmehr Abhilfe schaffen und notwendige ergänzende Hinweise für die Anwendung geben. Sie gilt für alle öffentlichen Wegeflächen. Um einheitliche Rahmenbedingungen in Hamburg zu schaffen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit zu genügen, empfehlen wir, diesen Teil der PLAST auch in öffentlichen Grünanlagen anzuwenden.

Zur Förderung der Nahmobilität und aus Gründen der Barrierefreiheit sollte auch bei bestehenden Umlaufsperrern überprüft werden, ob sie die Mindestanforderungen dieser PLAST erfüllen.

Die Planungshinweise für Umlaufsperrern wurden mit der Behörde für Inneres und Sport als Straßenverkehrsbehörde, den Bezirksämtern, der Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Ich führe sie hiermit ein und bitte sie bei Planung, Entwurf und Bauausführung zu beachten.

Mehrexemplare können unter der Internetadresse www.hamburg.de/plast heruntergeladen werden.

gez. Michael Hoyer

Anlagen:

- Verteiler für das Rundschreiben RSP 2/2011
- PLAST 2 –V Umlaufsperrern, Fassung 2011

Verteiler für das Rundschreiben Straßenverkehrsplanung RSP 02/2011

Behörde für Inneres und Sport

Amt für Innere Verwaltung und Planung - A 3 -
Verkehrsdirektion - VD 5 -
Feuerwehr - F 02 -
- F 04 -

Finanzbehörde

Rechts- und Abgabenabteilung - 146 -
Landesabgabenamt - 63-
Immobilienmanagement - 4 -

Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration

Senatskoordinatorin für die
Gleichstellung behinderter Menschen - SKbM -

Senatskanzlei

Planungsstab - SK/PL -

Rechnungshof der FHH

- 5 -

Dezernate Wirtschaft, Bauen und Umwelt der Bezirksämter

Hamburg-Mitte }
Altona }
Eimsbüttel }
Hamburg-Nord } -MR-
Wandsbek }
Bergedorf }
Harburg }

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

- OD - z. K.
- ABH -
- LP -
- WSB -

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

- S - z. K.
- SV-V - z. K.
- ZP - z. K.

Zentralverwaltung -RV-
Rechtsamt -IH-
Innovations- und Strukturpolitik, Mittelstand, Hafen -IT-

Verkehr und Straßenwesen - V L -
- V 1 -
- V 2 -
- V 3 -
- V 4 -
- V 5 -

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer - LSBG -

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - LGV -

Hamburg Port Authority - HPA -

Technische Universität Hamburg-Harburg - Bibliothek	- B 6 -
HafenCity Universität - Department BIW, Bibliothek	
Verband freier Ingenieure für Straßenbau e.V. c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung Schaartor 1 20429 Hamburg	
Verband Beratender Ingenieure Landesverband Hamburg Sanderskoppel 3 22391 Hamburg	
Hamburgische Ingenieurkammer – Bau Grindelhof 40 20146 Hamburg	
Hamburgische Architektenkammer Grindelhof 40 20146 Hamburg	
Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein Düsternbrooker Weg 71 24105 Kiel	
Handelskammer Hamburg	- G II -
Handwerkskammer Hamburg	
Hamburger Verkehrsverbund Steinstraße 7 20095 Hamburg	- HVV -
Hamburger Hochbahn AG	- HHA -
VHH PVG – Unternehmensverbund Curslaker Neuer Deich 37 21029 Hamburg	- VHH / PVG-
Stadtreinigung Hamburg	- SRH -
Hamburger Stadtentwässerung	- HSE -
HafenCity Hamburg GmbH	- HCH -
ADAC Hansa Amsinckstraße 39-41 20095 Hamburg	
Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. Richardstraße 45 22081 Hamburg	- LAG -



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen

**Planungshinweise für Stadtstraßen
in Hamburg**

Teil 2

Verkehrseinrichtungen
V.- Umlaufsperrn

PLAST 2
Ausgabe 2011

Impressum

Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Infrastrukturentwicklung
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
www.hamburg.de/plast

Umlaufsperrn

Umlaufsperrn (auch „Hammelsprung“, Umlaufschranken oder „Drängelgitter“ genannt) können bei separat geführten Wegen für Fußgänger und / oder Radfahrer unmittelbar vor der Querung von Straßen, Wegen oder Gleisen angezeigt sein. Die Anordnung erfolgt zur Gefahrenabwehr ohne konkrete bauliche Vorgaben.

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.
- Eine Geschwindigkeitsreduktion der Verkehrsteilnehmer nicht durch andere Maßnahmen wie z.B. Fußgängerschutzgitter im Sicherheitstrennstreifen mit versetzter Querung, Pfosten oder punktuelle Querschnittsreduktion erreicht werden kann.
- Der Anteil an mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern (insbesondere Rollstuhlfahrer) und Kinderwagen etc. gering ist.
- Es sich nicht um eine reine Radverkehrsanlage handelt (bei Radwegen sind andere Lösungen -siehe PLAST 9, Kapitel 6- zu wählen).

Umlaufsperrn sind...

..weniger geeignet

- zum „Aussperren“ von Radfahrern
- bei hohem Anteil an Kinderwagen, Fahrradanhängern, Nutzern mit Rollatoren oder Rollstühlen
- Im Bereich von Bushaltestellen (Raumbedarfe!)
- für Gehwege bei denen das Radfahren freigegeben ist
- „Fernhalten“ des Kfz-Verkehr (Hier sind Pfosten vorzuziehen.)

...besser geeignet zur

- Erhöhung der Aufmerksamkeit
- Kenntlichmachung von potentiellen Gefahrenstellen
- Temporeduzierung (Schulkinder)
- Lenkung des Blicks bei Querungen (insbesondere Schienenquerungen) zur „Gefahr“ hin.

Bei bestehenden Umlaufsperrn kann es zweckmäßig sein, in regelmäßigen Abständen (z.B. 5 Jahresrhythmus) zu überprüfen, ob sich die Nutzergruppen oder Randbedingungen und somit die Einsatzkriterien geändert haben.

Daraus ergeben sich folgende allgemeine **Vorgaben für den Einsatz:**

- Eine barrierefreie Nutzung (vergl. PLAST 10 Abschnitt 3) muss gewährleistet sein. Dazu muss eine Umlaufsperre den Abmessungen der Abbildung 2 entsprechen. Bei stärkerem LKW-Verkehr oder zulässigen Geschwindigkeiten ab 50 km/h auf der kreuzenden Straße, oder / und starken oder pulkartigen Fußgängerströmen ist der Abstand von Bordkante zur Umlaufsperre von 2,0 m auf mindestens 3,0 m zu erhöhen.
- Umlaufsperrn müssen, zur besseren Erkennbarkeit für blinde Menschen, eine Tastleiste erhalten, deren Unterkante sich bis 15 cm über Oberkante befestigter Fläche befindet.
- Die Höhe von Umlaufsperrn sollte bei 1,00 m liegen. Eine Höhe von 0,90 m darf nicht unterschritten werden.
- Umlaufsperrn sind in auffälligem Kontrast zum umgebenden Belag zu gestalten und gut ausgeleuchtet zu plazieren. Um dies sicher zu stellen, sollen Umlaufsperrn eine ggf. retroreflektierende rot-weiße Farbgebung erhalten. Es kann zweckmäßig sein, den näheren Bereich der Befestigung um die Absperrrichtung (nicht den Verkehrsraum) zusätzlich taktil erfassbar, z.B. mit rauem Kleinpflaster, herzustellen.
- Mit Ketten verbundene Pfosten sind wegen der Unfallgefahr insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen nicht zulässig und insofern als Umlaufsperrn nicht geeignet.

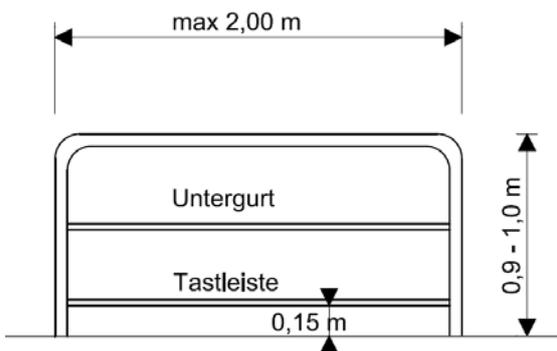


Abb. 1 Beispiel für Umlaufsperrnbügel

Im Weiteren sind folgende Einsatzgebiete zu unterscheiden:

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).

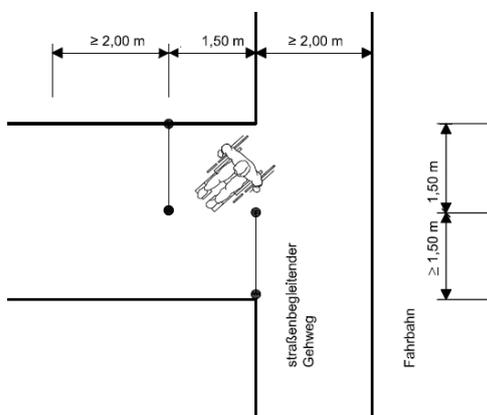


Abb. 2 Umlaufsperre

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.

Bodenwellen / Aufpflasterungen (dänisch „Bump“, niederländisch „Drempel“) sowie Gegengefälle scheiden aufgrund der Probleme für mobilitätseingeschränkte Menschen aus.

Wegverschwenkungen („Bremskurven“) sind wegen der Umwegempfindlichkeit von Fußgängern zu vermeiden.

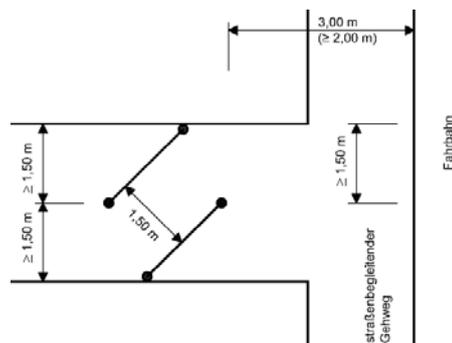


Abb. 3 schräge Umlaufsperre

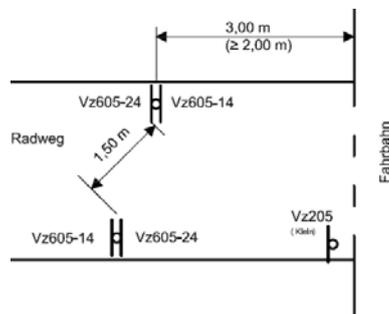


Abb 4 Sonderfall für Radwege: Versetzte Verkehrszeichen

Radwege sowie gemeinsame Geh- und Radwege

Siehe PLAST 9 Abschnitt 6.

Umlaufsperrn an Schienenwegen

Für Umlaufsperrn an Eisenbahnen gelten die Regeln der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Dazu sind die Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜVNE) und die DB-Konzernrichtlinie 815 Modul 0030 als anerkannte Regeln der Technik zu beachten.

Für Querungen mit Bahnen nach Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), also Straßenbahnen / Stadtbahnen oder U-Bahnen, können weitere Informationen für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der FGSV (vergl. z.B. Bild 83) entnommen werden.