

## eMail

---

**Betreff:** Re: Fw: Umlaufsperrn 29.06.2021 16:00:59  
**An:** "Gerd Dählmann"  
"Uwe Themann"  
"Joachim Duin"  
**Von:** hansh.joachim@  
**Priorität:** Normal  
**Anhänge:** 0

Sehr geehrte Herren,  
die von mir beanstandeten Umlaufsperrn am Ende der Falkenstraße und Am Großen Stein in Höhe der Fa. Baucon - letztere wird auch von Herrn beanstandet - dienen **nicht** der Sicherung des Radverkehrs. Sie sind daher gem. ERA Ziff. 11.1.10 nicht zulässig, auch wenn sie bzgl ihrer Abmessungen korrekt aufgestellt sind. Vielmehr dienen sie **ausschließlich** zur Verhinderung der Durchfahrt von PKW und/oder LKW. Dies kann jedoch in beiden Fällen auf andere Art erreicht werden, siehe dazu 6. Strichaufzählung der o. a. Quelle. Den entsprechenden Text hatte ich meinem Antrag v. 18.06.2021 bereits beigefügt.  
Ich beantrage daher erneut, die Umlaufsperrn abzubauen und ggf. durch andere bauliche Maßnahmen die Durchfahrt von PKW/LKW zu verhindern.  
Für eine Beratung der Angelegenheit stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Hermann Joachim  
Radverkehrsbeauftragter der  
Gemeinde Hesel

Ich beantw

Am Di., 29. Juni 2021 um 07:48 Uhr schrieb

----- Weitergeleitete Nachricht -----

**Betreff:**Re: Fw: Umlaufsperrn  
**Datum:**Mon, 28 Jun 2021 19:00:00 +0000  
**Von:**Joachim Duin  
**An:**  
**Kopie (CC):**Gerd Dählmann Uwe Themann

Sehr geehrter Herr ,

ich habe nach unserer Unterredung am 15.06.2021 meinen Mitarbeiter die Angelegenheit überprüfen lassen. Er hat festgestellt, dass die Umlaufgitter korrekt entsprechend der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ ERA errichtet wurden.

Daraufhin habe ich die Angelegenheit am 18.06.2021 mit unserem Bürgermeister Gerd Dählmann und Gemeindedirektor Uwe Themann erörtert.

Die Umlaufgitter wurden an diesem Standort aufgestellt um ein Durchfahren von Fahrzeugen wie PKW, LKW, etc. zu verhindern. Ein Anpassungsbedarf wird nicht gesehen, da die Abstände zwischen den Umlaufsperrn ausreichend für den Fahrradverkehr und für Fußgänger sind.

Ich bedaure, dass ich keine andere Antwort geben kann und verbleibe

mit freundlichen Grüßen



**Samtgemeinde  
Hesel**

Der Samtgemeindebürgermeister  
In Vertretung

Joachim Duin

--

**Samtgemeinde Hesel**  
Rathausstraße 14  
26835 Hesel

Telefon: 04950 39-35  
Telefax: 04950 39-39  
E-Mail:  
Internet: [www.hesel.de](http://www.hesel.de)

---

Original Message processed by david@

**Fw: Umlaufsperrn** 25. Juni 2021, 14:04 Uhr

**Von** [Lisa-Marie Freese](#)

**An** [Joachim Duin](#)

Mit freundlichen Grüßen



**Samtgemeinde  
Hesel**

Der Samtgemeindebürgermeister  
Im Auftrag

Lisa-Marie Freese

--

**Samtgemeinde Hesel**  
Rathausstraße 14  
26835 Hesel

Telefon: 04950 39-11  
Telefax: 04950 39-39  
E-Mail:  
Internet: [www.hesel.de](http://www.hesel.de)

---

Original Message processed by david@

**Umlaufsperrn** 25. Juni 2021, 10:03 Uhr

**Von**

**An** [info@hesel.de](mailto:info@hesel.de)

Sehr geehrter Herr Duin,

anlässlich unseres Gespräches habe ich mir mal die Mühe gemacht, die Örtlichkeit (Straße Am großen Stein, Höhe Firma Baucon) zu fotografieren.

Wie Sie dem Bild entnehmen können, kann man die Begründung, Radfahrer vom zu schnellen Einfahren

in Vorfahrtstraßen abzuhalten, hier nicht anwenden.

Die einzige Daseinsberechtigung für diese Hindernisse kann also, meines Erachtens nach, nur darin begründet

sein, den mehrspurigen Verkehr an der Durchfahrt zu hindern. Das kann auch mit Pollern erreicht werden.

Da das Durchfahren dieser Hindernisse für Lastenräder und Fahrräder mit Kinderanhängern nicht möglich ist

und da diese Hindernisse beim Durchfahren ein Unfallrisiko darstellen, bitte ich Sie, sich für den Austausch durch Poller einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

To :

Cc :

## eMail

---

ERA Umlaufsperrren.pdf 2.055.195 Bytes 18.06.2021 11:44:07  
Umlaufsperrre Falkenstraße.jpg 6.236.226 Bytes 18.06.2021 11:44:16

---

Original Message processed by david®

**Umlaufsperrren** 18. Juni 2021, 11:43 Uhr

**Von** [Hans-Hermann Joachim](#)

**An** [Uwe Themann](#)

Moin Gerd, moin Uwe,

Umlaufsperrren sind gem. ERA 11.1.10 nur gerechtfertigt, "wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichts die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen".

Unter diesem Aspekt sowie der Zunahme des Radverkehrs einschl. Sonderformen (Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder, Dreiräder, el. Krankenfahrstühle) beantrage ich folgende Umlaufsperrren zu beseitigen:

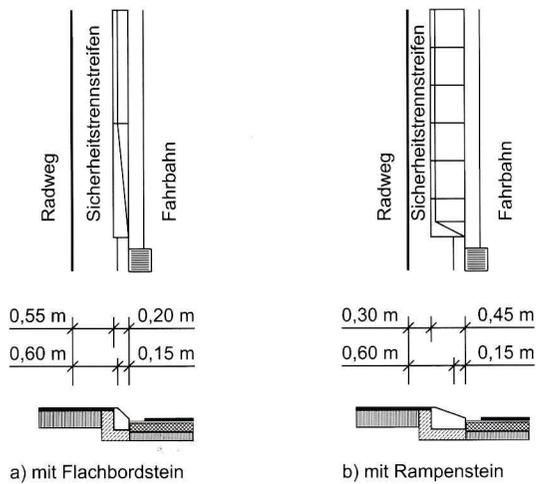
1: Ende Falkenstraße/Übergang zur Hohen Orde: Die Sperre ist verzichtbar, da hier ein Übergang zu einem Wirtschaftsweg mit vergleichsweise geringem Verkehr erfolgt.

2. Am großen Stein in Höhe Fa. Baucon: Diese Sperre ist m. E. völlig sinnfrei, da der Zweck eines Radfahrschutzes bei ca. 40 m Abstand zur Straße nicht gegeben ist. Sollte hier eine Durchfahrt von Kfz verhindert werden, ist dies mit anderen Mitteln zu bewerkstelligen.

Fotos der Umlaufsperrren sowie ein Auszug aus der ERA sind beigefügt.

Freundliche Grüße und ein schönes Wochenende

Hans-Hermann Joachim  
Radverkehrsbeauftragter

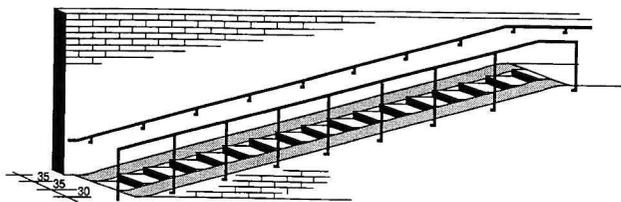


**Bild 88: Beispiele für die Ausbildung von Bordsteinabsenkungen an Rad-/Gehwegüberfahrten**

Bei Verwendung breiterer Einfahrtsteine (ca. 0,25 bis 0,50 m breit) wird die Breite des Sicherheitstrennstreifens um das Versatzmaß reduziert. Für den Anschluss an den üblichen Querschnitt gibt es spezielle Formsteine. Die Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Radweg dürfen auch im Bereich der Grundstückszufahrten nicht größer als 10 cm sein.

### 11.1.8 Treppen mit Schieberillen

Schieberillen an Treppen sollen einen Abstand von 0,30 m von Treppenwangen, Geländerpfosten o. Ä. haben, damit die Pedale nicht daran stoßen. Die Schieberillen sollen möglichst beidseitig angebracht sein (für aufwärts und abwärts), rutschfest sein und zur besseren Führung auch unterschiedlicher Reifendicken eine V-Form mit ca. 80 gon Öffnungswinkel aufweisen. Die Übergänge am oberen Treppenabschluss sind auszurunden ( $R = 1.000 \text{ mm}$ ), da sonst Pedale oder Kettenblätter aufsetzen. Das Geländer sollte oben seitlich in der Wand enden, da eine vertikale Verstrebung ein Hemmnis für Gepäcktaschen am Fahrrad darstellen kann. Eine Ausbildung von Schieberampen, die auch für Kinderwagen nutzbar sind, zeigt das Bild 89.



**Bild 89: Beispiel einer Unterführung mit Treppen und Schieberampen zur Führung von Fahrrädern und Kinderwagen**

### 11.1.9 Sicherung bei der Überquerung von Schienen

Schienen im Straßenraum, die in Winkeln von unter 50 gon überfahren werden, stellen eine erhebliche Sturzgefahr für den Radverkehr dar. Bei Eisenbahnschienen, insbesondere für Industriegleise und andere nur selten befahrene Schienenstrecken, können Streifenrillen-Dichtprofile aus Hartgummi diese Gefahr bis zu einem Winkel von minimal 30 gon erheblich mindern, ohne die betrieblichen Anforderungen der Bahn zu beeinträchtigen. Für stark befahrene Straßenbahngleise können solche Dichtprofile allerdings eine zu geringe Lebensdauer haben. Bereits im Straßenentwurf sind Situationen auszuschließen, in denen der Radverkehr Straßenbahnschienen im Winkel von unter 50 gon für nachfolgende Kraftfahrzeuge unerwartet queren muss (zur Problematik am Haltestellenkap vgl. Abschnitt 3.12).

### 11.1.10 Sperrpfosten, Umlaufsperrn und ähnliche Einbauten

Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller, Sperrpfosten, Geländer und sonstiger Absperrgeräte in den Verkehrsraum bedarf in der Regel der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde bzw., bei der Kreuzung mit Bahnanlagen, durch das Bahnunternehmen. Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen:

- Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann. Sie müssen nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen ausreichend erkennbar sein.
- Für in Gruppen fahrende Radfahrer stellen Sperrpfosten und andere niedrige Einbauten auch bei Tageslicht wegen der mangelnden Sichtbarkeit eine erhebliche Gefahr dar.
- Durch Einengungen des Lichtraumprofils erzwungene enge Radien verringern die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen und erschweren die Befahrbarkeit bei ungünstigen Witterungsbedingungen.
- Sichtbehinderungen infolge von Einbauten bergen Unfallrisiken, z. B. hinsichtlich Kollisionen mit Fußgängern.
- Durch Schranken und Umlaufsperrn kann bei falscher Ausführung das zügige Räumen zu querender Straßen oder Schienenwege durch Gruppen oder durch Fahrräder mit Anhänger beeinträchtigt werden, was erhebliche Gefährdungen bewirkt.

Um diese Gefahren zu minimieren, werden folgende Empfehlungen gegeben:

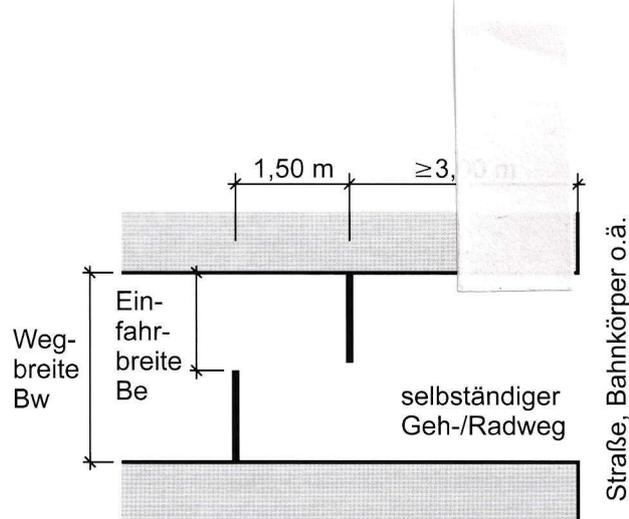
- Sind bei selbständigen Radwegen bzw. im Außerortsbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung der Kraftfahrzeuge nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00 m mittels seitlicher Bordführungen, unterstützt durch seitliche Poller, geprüft werden. Sind Poller bzw. Sperrpfosten im Weg unverzichtbar, sind diese auffällig zu färben und nach beiden Seiten voll retroreflektierend auszuführen. Sofern sie nicht gleichzeitig als Standort eines Verkehrszeichens oder ähnlich hoher Einbauten dienen, sind sie in der Zufahrt in einem ca. 20 m langen Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen, welcher den Weg teilt.
- In gleicher Weise sind unumgängliche Einbauten kenntlich zu machen. Dabei sollte die verbleibende Wegbreite für jede nutzbare Seite die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen (vgl. Abschnitt 2.2.1) nicht unterschreiten. Eine gute Beleuchtung ist erforderlich. Die Durchfahrsmöglichkeiten für Kehrmaschinen und Fahrzeuge des Winterdienstes sollten gewährleistet sein.
- Bei Straßenneubauten sollte an Überquerungsstellen mit Wartepflicht auf Umlaufsperrn verzichtet werden. Stattdessen sind die im Abschnitt 5 dargelegten Gestaltungsgrundsätze, insbesondere zu den Sichtverhältnissen, zu beachten.
- Die Gestaltung von Schienenübergängen richtet sich nach den Ausführungen im Abschnitt 3.10 unter Beachtung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BoStrab) sowie der EBO.

Sofern im Einzelfall Umlaufsperrn realisiert werden, sind diese wie folgt auszuführen:

- Die Einfahrbreite und der Abstand der Gitter zueinander werden durch die Wegbreite bestimmt (vgl. Tabelle 21), eine Überlappung der Gitter darf dabei nicht auftreten.
- Erforderlich ist bei allen Wegbreiten ein Abstand zwischen den Gittern von 1,50 m (vgl. Bild 90).
- Bei stark frequentierten Wegen sollen mehrere Durchlässe nebeneinander realisiert werden, z. B. an Bahnübergängen.
- Zwischen der Umlaufsperrre und dem zu querenden Verkehrsweg ist eine Aufstellfläche von 3,00 m Länge erforderlich. Damit wird vermieden, dass Radfahrer erst auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen.

**Tabelle 21: Abmessungen an Umlaufsperrn (Gitter ohne Überlappung anordnen)**

Wegbreite Bw [m]	Einfahrbreite Be [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50



**Bild 90: Umlaufsperrre an einem selbständigen Geh-/Radweg**

### 11.1.11 Sicherung gegen Absturz und Abkommen vom Weg

Eine seitliche Sicherung ist überall dort vorzusehen, wo das Abkommen vom Weg erhebliche Gefahren für den Radverkehr mit sich bringt. Dies ist in der Regel unter folgenden Umständen anzunehmen:

- Führung über Brücken bzw. entlang talseitiger Stützwände,
- Führung an abfallenden Kanten von mehr als 0,50 m Höhe, die weniger als 3,00 m vom Wegrand entfernt sind,
- Führung an abfallenden Kanten von mehr als 0,20 m bis max. 0,50 m Höhe, die weniger als 1,00 m vom Wegrand entfernt sind,
- Führung auf etwa gleicher Höhe entlang von Schienenwegen bei weniger als 2,00 m Abstand zwischen Wegrand und Lichtraumprofil der Bahn (1,00 m bei Nebenbahnen),
- Führung entlang einer abfallenden steilen Böschung mit einer Neigung > 1 : 3 und einer Höhe von mehr als 3,00 m bis zur Grabensohle, wenn die Schulter weniger als 2,00 m vom Wegrand entfernt ist.

Für die Sicherung an Kunstbauten mittels Geländern gelten die einschlägigen Richtlinien. An abfallenden Kanten geringer Höhe kann eine Abböschung die Gefahr beseitigen. Für alle anderen Gefahrenstellen ist zunächst zu prüfen, inwieweit ein dornenfreies, dichtes und ausreichend hohes Gebüsch Schutz vor Abstürzen bietet oder nach Anpflanzung bieten kann. Ist dies nicht möglich, so sind Absturzsicherungen anzubringen. Sie sollten als 1,30 m hohes Geländer ausgeführt werden, dessen Konstruktion auch den Schutz von Kindern gewährleistet. In besonderen Fällen, z. B. bei Gefälle in Kurven, sollte die Absturzsicherung höher ausgeführt werden. Ist die Absturzsicherung niedriger, z. B. bei Ausführung als Sitzmauer oder Kettenabsperrung, so muss zwischen ihr und der Absturzstelle ein Zwischenraum von mindestens 2,00 m liegen.

Um den Wegverlauf auch bei Dunkelheit zu verdeutlichen, kann entweder eine Beleuchtung oder eine Fahrbahnrandmarkierung mittels durchgehendem Schmalstrich (retroreflektierend), sofern der Rand nicht anderweitig gut erkennbar ist, in Frage kommen.



