

Per E-Mail

Hansestadt Lüneburg  
Bereich Mobilität  
Rathaus Lüneburg  
21335 Lüneburg

Lüneburg, 14.01.2025

## VGN20250113143035 Umlaufsperrung Hamburger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren.

Der ADFC Lüneburg wendet sich mit folgender Bitte an Sie:

*Die Umlaufsperrung an der Hamburger Straße (Einmündung des Verbindungsweges zur Dessauer Straße) möge ersatzlos zurückgebaut werden.*

## BEGRÜNDUNG UND HINTERGRUND

Die Umlaufsperrung an der Hamburger Straße entspricht in mehreren Punkten nicht den Vorgaben der ERA 2010:

1. Die Sperrelemente überlappen sich mit 0,75 m (lt. 11.1.10 ERA unzulässig);
2. Der Abstand zwischen den beiden Sperrelementen weist nur eine Durchfahrtbreite von 1,20 m auf (lt. 11.1.10 ERA sind mindestens 1,50 m erforderlich);
3. Die Sperrgeländer sind fest einbetoniert. Somit ist hier der Zugang für Räum- und Streufahrzeuge nicht möglich (lt. 11.1.10 ERA erforderlich);

## VERKEHRSRECHTLICHE SITUATION

Umlaufsperrungen sind keine zulässigen Verkehrseinrichtungen im Sinne von § 43 Abs. 1 und 3 StVO. Folglich darf die Errichtung dieser Hindernisse auf Radwegen nicht von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden

Die zulässigen Verkehrseinrichtungen im Sinne von § 43 Abs 1 StVO ergeben sich ausschließlich aus der Anlage 4 zu § 43 StVO (§ 43 Abs. 3 Satz 1 StVO). Einfache Geländer, die quer zur Fahrtrichtung auf einem Radweg errichtet werden, finden sich nicht in der Anlage 4. Das Zeichen 600 "Absperrschranke" ist nur als Verkehrseinrichtung zur Kennzeichnung von Arbeits- und Unfallstellen oder sonstigen vorübergehenden Hindernissen zulässig.

Auch das Straßenrecht erlaubt keine Errichtung von Umlaufsperrern. Da sich diese unmittelbar regelnd auf den Radverkehr auswirken, wären diese Verkehrseinrichtungen nach StVO, jedoch keine „Verkehrsanlagen aller Art“ nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 NstrG. Verkehrsanlagen sind z.B. Bordsteine. Geländer sind nur dann Verkehrsanlagen, wenn sie einen Gehweg, einen Fußgängerbereich oder eine nicht gewidmete Fläche von einer Straße oder einem Radweg abgrenzen.

Bereits nach dem bis 30.09.2009 geltenden Recht war die Anordnung einer Umlaufsperrung nur unter sehr engen Voraussetzungen zulässig. Verkehrseinrichtungen nach § 43 StVO dürfen nur unter den Einschränkungen des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO angeordnet werden (Siehe Beschluss BVerwG vom 03.05.2011 Az. 3 B 91/10). Daher muss auch ohne Einbeziehung des § 43 StVO vor der Anordnung eines Geländers geprüft werden, ob überhaupt eine Gefahrenlage besteht, die über das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr hinausgeht. Sollte diese Gefährdungslage nachgewiesen werden, muss geprüft werden, ob eine Sperre tatsächlich geeignet ist und ein verhältnismäßiges Mittel darstellt, die spezifische Gefahrenlage zu beseitigen. Da die VwV zur StVO bei Vorfahrtsregelungen an Stellen mit eingeschränkter Sicht die Anordnung des Zeichen 206 StVO vorschreibt, sind Geländer auf Radwegen zur Durchsetzung von Vorfahrtsregelungen eindeutig unzulässig.

### **GEFÄHRDUNG BZM. BEHINDERUNG DES RADVERKEHRS**

Der Radverkehr wird durch Umlaufsperrern nicht sicherer sondern bewirkt in aller Regel das genaue Gegenteil. Weil innerhalb der Umlaufsperrung nicht ausreichend Platz für das zu schiebende Rad und die es schiebende Person vorhanden ist, wird häufig vor Umlaufsperrern nicht vom Rad abgestiegen. Bei einer dann stattfindenden Kollision mit der Umlaufsperrung kann es vorkommen, dass das Fahrrad beschädigt oder die es fahrende Person verletzt wird.

Umlaufsperrern selbst beanspruchen darüber hinaus viel Aufmerksamkeit für ihre Durchquerung und lenken dadurch von möglichen Gefahren dahinter ab. Schnell übersehen werden können Umlaufsperrern bei Dunkelheit oder wenn mehrere Fahrräder auf dem Weg sind. Auch bei Glätte und Steigungen stellen Umlaufsperrern ein zusätzliches Verletzungsrisiko dar.

Schon für sich genommen sind Umlaufsperrern also eine Gefahrenquelle und wirken sich von behindernd bis unpassierbar auf den Radverkehr aus. Insbesondere gilt dies für Fahrräder mit Anhängern sowie ein- und mehrspurige Lastenfahrräder, die in den letzten Jahren zunehmend das Bild des Verkehrsgeschehens prägen. Überdies betroffen sind bewegungseingeschränkte Personen mit (motorisierten) Rollstühlen und sonstigen mehrspurigen Gehhilfen.

### **SPEZIELLE SITUATION DER UMLAUFSPERRE AN DER HAMBURGER STRASSE**

Diese Umlaufsperrung befindet sich an einem hier einmündenden Geh-/Radweg zwischen Dessauer und Hamburger Straße. Um die Befahrbarkeit durch den KFZ-Verkehr zu unterbinden, wäre es ausreichend, die Durchfahrtbreite durch bauliche Maßnahmen auf 2,00 m zu reduzieren.

Die jetzige (regelwidrige) auf 120 cm beschränkte Durchfahrtbreite und die Überlappung der beiden Sperrelemente um 75 cm schließen Lastenfahrräder und Rollstühle von der Benutzung des Weges aus.

Wir würde es begrüßen, wenn sich der Bereich Mobilität der Hansestadt Lüneburg der Sichtweise des ADFC Lüneburg anschließt und dieses Relikt „Umlaufsperrung“ möglichst umgehend und ersatzlos beseitigt.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Wenk



*Umlaufsperrre Hamburger Straße (Foto: Uwe Wenk)*

## BILDER



*Umlaufsperrre Hamburger Straße - Überlappung der Sperrelemente (Foto: Uwe Wenk)*



**Umlaufsperrung Hamburger Straße - Durchfahrtsbreite (Foto: Uwe Wenk)**