

Umlaufsperrn und Poller

Umlaufsperrn und Poller werden von Radfahrenden häufig als Hindernisse wahrgenommen und sind immer wieder Grund für Auseinandersetzungen zwischen Radfahrenden und Verkehrsaufsichtsbehörden. In diesem Infosheet wollen wir den gesetzlichen Rahmen und die gestalterischen Vorgaben für Umlaufsperrn und Poller benennen und Hinweise für die sichere Gestaltung geben.

Rechtliche Vorgaben

Nach § 43 (1) der StVO sind Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeräte Verkehrseinrichtungen. Sie dienen zum einen der Abwendung von Gefahrensituationen für die Verkehrsteilnehmer*innen und zum anderen dem Ausschluss von Kraftfahrzeugen. „Die Straßenverkehrsbehörden bestimmen, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind“ (§ 45 StVO). Und weiter: „Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen.“



Risiken durch fehlerhaft eingerichtete Umlaufsperrn und Poller



Foto Carsten Massau

Der letzte Satz wurde lange Zeit so interpretiert, dass lieber eine Umlaufsperrre bzw. ein Poller mehr eingerichtet wurde. In der Vergangenheit wurden Umlaufsperrn häufig so ausgestaltet, dass Radfahrer*innen anhalten und durchschieben mussten. Lastenräder, Räder mit Kinderanhänger, Dreiräder und auch Rollstuhlfahrer hatten keine Chance. Die hessischen [Musterlösungen für Radverkehrsanlagen](#) geben vor, bei „vorhandenen straßenverkehrsbehördlich angeordneten Sperrpfosten, Umlaufsperrn und Drängelgittern die Anordnung dahingehend zu überprüfen, ob sie den aktuellen Anforderungen der StVO genügen. Nicht straßenverkehrsbehördlich angeordnete Verkehrseinrichtungen stellen in der Regel Verkehrshindernisse dar und sind zu entfernen.“

Was sind Infosheets?

Kurz und knapp fachlichen Input liefern, das sind die RAD.SH Infosheets. Links zu Dokumenten sind in der Online-Version sichtbar. Mitglieder finden weitere Materialien im internen Bereich.

Gestaltungshinweise

Das Freihalten des lichten Verkehrsraumes ist gemäß ERA 2010 von grundlegender Bedeutung für die Radverkehrssicherheit. Umlaufsperrn und Poller stellen Hindernisse dar, die **nur** nach Abwägung dieses Sicherheitsrisikos aufgestellt werden sollten. Wenn sie nach Abwägung aller Sicherheitsrisiken unverzichtbar sind, müssen sie gemäß ERA 2010 Kapitel 11.1.10:

- mit einer Warnmarkierung versehen werden,
- auch bei Dunkelheit und schlechten Sichtverhältnissen ausreichend erkennbar sein,
- einen Abstand von mindestens 1,50m zwischen zwei Umlaufsperrn aufweisen,
- eine Einfahrbreite von mindestens 1,15m je Fahrtrichtung zulassen,
- mindestens 3m Aufstellfläche zwischen selbständigen Geh-/Radweg und Straße lassen,
- Fahrzeuge für Reinigung und Winterdienst durchlassen können,
- mit einem 20m langen Keil aus weißer Randmarkierung eingefasst werden.



Foto Carsten Massau

Bauliche Alternativen können sein:

- eine seitliche Verengung des Geh-/Radweges auf 2m, um Kfz fernzuhalten
- Warnhinweise durch Beschilderung und Markierungen
- eine gesicherte Querung.

Hilfreiche Materialien

Das Portal [stvo2Go](#) hat eine kurze Zusammenfassung zu Maßen und Alternativen vom Umlaufsperrn erstellt. Eine gut [bebilderte Präsentation](#) findet sich beim ADFC Hessen.

Vorgehensweise



Foto Rainer Aichele

Im Rahmen der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes sollte ein Register aller Poller, Umlaufsperrn und Absperrgitter erstellt werden. Dabei kann es hilfreich sein, den [ADFC](#) und lokale Fahrradinitiativen einzubeziehen.

Bestehende Sperrn sollten im Rahmen einer Verkehrsschau mit der Verwaltung, Polizei und Verbänden geprüft, und ggf. Maßnahmen festgelegt werden, die die Verkehrssicherheit zu erhöhen und gleichzeitig die Akzeptanz der Radfahrenden gewährleisten.

In Flensburg hat ein [satirisches YouTube Video](#) für [Bewegung](#) gesorgt.