



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. Gemäß [VwV-StVO](#) zu § 45 Rn. 14e dient die Anordnung von Verkehrseinrichtungen dazu, Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zuzuweisen. „Die Straßenverkehrsbehörden bestimmen, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind“ (§ 45 StVO).



Risiken durch fehlerhaft eingerichtete Umlaufsperrn und Poller



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.“

Foto Carsten Massau

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 Zusammenfassung zu Maßen und Alternativen vom Umlaufsperrn erstellt.

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 Sperren 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.

Was sind Infosheets?

Kurz und knapp fachlichen Input liefern, das sind die RAD.SH Infosheets.
Wenn Sie noch Fragen haben, melden Sie sich gerne unter info@rad.sh.