

ADFC-Positionspapier

ADFC-Empfehlung:

Umgang mit Pollern & Umlaufsperrern

Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

Friedrichstraße 200, 10117 Berlin

Tel. +49 (0)30 209 14 98-0

E-Mail: kontakt@adfc.de

Internet: www.adfc.de

Das folgende Papier ist eine Handreichung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) zum Umgang mit Pollern, Umlaufsperrn und ähnlichen Einbauten. Nach einer kurzen Begriffsklärung werden im ersten Teil die bekannten Regelwerke aus der Praxis dargestellt. Anschließend wird die Position des ADFC erläutert, Empfehlungen werden ausgesprochen und mittels Skizzen veranschaulicht.

1. Begriffsklärung

Unter Pollern (auch Sperrpfosten genannt) werden im nachfolgenden Text im Boden befestigte Pfosten verstanden.



Abb. 1: Beispiel für Poller auf einem Radweg mit auffälliger Farb- und Fahrbahnmarkierung

Umlaufsperrn (auch Umlaufschranken oder „Drängelgitter“ genannt) sind eine Anordnung von Gittern, die auf einem Weg als Barriere wirken.

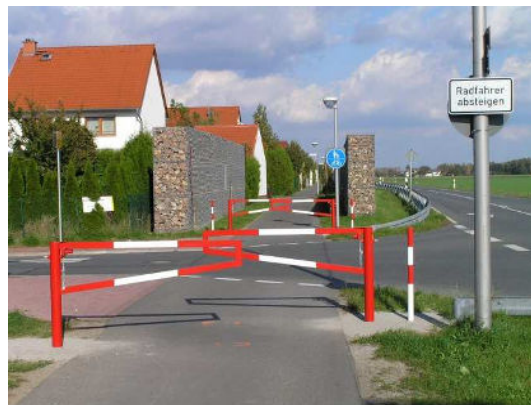


Abb. 2/3: Beispiele für Umlaufsperrn, die nicht den Anforderungen des ADFC genügen.

In der vorliegenden Handreichung werden zwei grundlegende Anwendungsbereiche von Pollern und Umlaufsperrn unterschieden:

- Einsatz der Einbauten zum Ausschluss von Kraftfahrzeugen
- Einsatz der Einbauten zum Schutz von Verkehrsteilnehmern vor Gefahrensituationen (durch Erzeugen von Geschwindigkeitsverringerung und erhöhter Aufmerksamkeit)

2. „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und Länderregelungen

Grundlage für das vorliegende Papier bilden die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), die 2010 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben wurden. Zusätzlich wurden spezifische Länderregelungen zurate gezogen. Auf diese Papiere soll an dieser Stelle als weiterführende Informationsquellen verwiesen werden:

- Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufsperrern, 05/2004
- Projektstudie des ADFC Leipzig: „Poller und ähnliche Hindernisse auf Radfahrverbindungen“, Dezember 2012
- Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST 2), Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Ausgabe 2011
- Erlass des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen, die grundsätzlich nicht dem motorisierten Verkehr dienen“ (15.07.2014)
- Handreichung der verkehrspolitischen Arbeitsgruppe des ADFC Kiel: „Sperrpfosten in Kiel“, 2014
- Rundschreiben vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz: „Absicherung von Schnittstellen Straße-Radweg und Vermeidung missbräuchlicher Nutzung von Radwegen“ vom 21.09.2010

Laut ERA ist „für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs [...] das Freihalten des lichten Raumes von grundlegender Bedeutung.“¹ Die Installation von Pollern, Umlaufsperrern oder ähnlichen Einbauten ist [...] „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.“²

Die ERA weisen zusätzlich darauf hin, den Zweck der Pollerinstallation genauestens zu hinterfragen: „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.“³

Standpunkt des ADFC

Der ADFC fordert, auf die Installation von Pollern, Umlaufsperrern und ähnlichen Verkehrseinrichtungen generell zu verzichten.

¹ (Hrsg. FGSV) ERA, Ausgabe 2010, S. 80; Kapitel 11.1.10

² (Hrsg. FGSV) ERA, Ausgabe 2010, S. 80; Kapitel 11.1.10

³ (Hrsg. FGSV) ERA, Ausgabe 2010, S. 81; Kapitel 11.1.10

3.1 Begründung:

- Die genannten Einbauten führen zu einer Verengung der Fahrbahn, erschweren somit die Durchfahrt der betroffenen Stelle und stören die Fahrdynamik. Durch die zusätzlich meist mangelnde Sichtbarkeit entsteht ein Gefahrenpotenzial.
- Speziell für in Gruppen fahrende Radfahrer oder bei der Begegnung von Radfahrern und Fußgängern entsteht ein Unfallrisiko, z.B. durch Kollisionsgefahr.
- Umlaufsperrn, die im Bereich von Straßenkreuzungen installiert wurden, lenken die Aufmerksamkeit des Radfahrers vom Autoverkehr ab.
- Umlaufschranken an Bahnübergängen beeinträchtigen das zügige Räumen des Gefahrenpunktes. Dies gilt speziell für Radfahrergruppen oder Radfahrer mit Anhänger.
- Durch die entstandene Verengung ist eine barrierefreie Nutzung des Weges nicht gewährleistet. Verschiedene Nutzergruppen (z.B. Handbikefahrer, Radfahrer mit Gepäck oder Kinderanhänger) werden behindert oder ausgeschlossen.

3.2. Bauliche Alternativen

Der ADFC empfiehlt stattdessen den Einsatz von baulichen Alternativen. Hier sind einige Beispiele aufgeführt:

- a) Bauliche Alternativen zum Ausschluss der Kraftfahrzeuge (Kfz) von Radverkehrsanlagen durch:
- Einsatz von StVO-Zeichen: z.B. Verkehrsschild Nr. 260 („Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“)
 - bauliche (seitliche) Verengung des Radweges auf mindestens 2 m



Abb. 4: StVO-Zeichen 260



Abb. 5: Barrierefreier Ausschluss von Kraftfahrzeugen durch bauliche Verengung.

- b) Bauliche Alternativen zum Schutz des Radfahrers vor Kfz-Verkehr durch:

- gesicherte Querungen
- Fahrbahnmarkierungen



Abb. 6: Gesicherte Querung

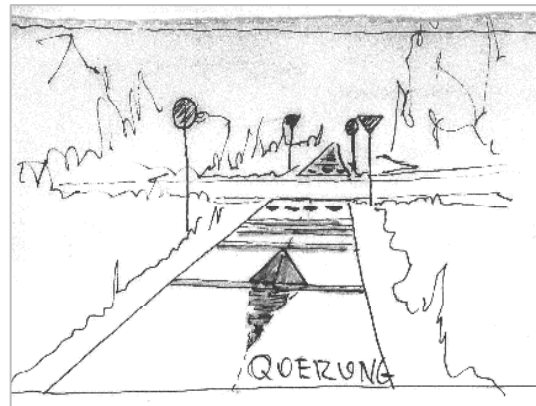


Abb. 7/8: Beispiele für Markierungen auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer

Zusätzlich sollte der Kfz-Verkehr auf die Radfahrer hingewiesen bzw. vor potenziellen Gefahrenstellen gewarnt werden.

Um eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erreichen, können beispielsweise StVO-Zeichen 101 „Gefahrenstelle“ oder StVO-Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ installiert werden.

Zusätzlich können Verkehrsschilder zur Geschwindigkeitsbegrenzung des Kfz-Verkehrs eingesetzt werden, z.B. StVO-Zeichen 274. Dabei ist zu beachten, dass auf den Straßenbelag aufgebrachte Geschwindigkeitsbeschränkungen rechtlich nicht bindend sind.



Abb. 9: Beispiel für den Einsatz von StVO-Zeichen 138



Abb.10: StVO-Zeichen101



Abb. 11: StVO-Zeichen 274

3.3. Rechtliche Grundlagen

Vor jeder Installation von Pollern oder Umlaufsperrern fordert der ADFC die Prüfung der Notwendigkeit. Dabei sind die Gefahren, die verhütet werden sollen (unerwünschter Kfz-Verkehr, unvorsichtiges Überqueren von Fahrbahnen oder Bahngleisen) gegen die Risiken für den Radverkehr abzuwägen (Stürze durch Übersehen bei Dunkelheit oder beim Fahren in Gruppen). Wenn die Prüfung ergibt, dass auf die Hindernisse nicht verzichtet werden kann, oder wenn sie aufgrund von Rechtsvorschriften unvermeidbar sind wie Umlaufsperrern an Bahnübergängen nach § 11 Abs. 9 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, dann müssen sie nach den anerkannten Regeln der Technik gestaltet sein (siehe 4. ADFC-Empfehlungen zur Installation). Andernfalls verstößt die errichtende Körperschaft gegen ihre Verkehrssicherungspflicht.

Die Gerichte stellen bei künstlichen Hindernissen höhere Anforderungen an die Verkehrssicherung als bei Fahrbahnschäden- und verschleiß. Denn wenn eine Gefahrenstelle von der Gemeinde selbst geschaffen wurde, ist an die Sicherungspflicht ein besonders strenger Maßstab anzulegen (Bundesgerichtshof NJW 1991, 2824).

Beispiele aus der Rechtsprechung:

- OLG Hamm 09.11.2001, 9 U 252/98: Die Verkehrssicherungspflicht ist schuldhaft verletzt, wenn nachts ein unbeleuchteter, schwer wahrnehmbarer Sperrpfosten auf einem Fuß- und Radweg neben der Fahrbahn aufgestellt wird.
- OLG Rostock 13.05.2004, 1 U 197/02: Das Aufstellen von Sperrpfosten aus Metall ohne reflektierende Farbe oder Katzenaugen (Reflektoren) auf einem Fahrradweg verletzt die Verkehrssicherungspflicht.
- OLG Karlsruhe 13.10.2006, 10 U 176/05: Das Aufstellen eines bei Dunkelheit und Dämmerung schlecht wahrnehmbaren Sperrpfostens mitten auf einem Geh- und Radweg verletzt die Verkehrssicherungspflicht des Wegeeigentümers.
- OLG Hamm 03.02.2009, I-9 U 101/07: Graue Metallketten zwischen mehreren Metallpfosten zur Sperrung einer Fußgängerzone einer Innenstadt stellen bei mangelhafter Erkennbarkeit eine erhebliche und deshalb abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar. Sie sind dann mit der Pflicht zur Verkehrssicherung nach §§ 839 BGB, 9, 9 a StrWG Nordrhein-Westfalen nicht vereinbar.

In diesen Fällen ist den verunglückten Radfahrern Schadensersatz zugesprochen worden. Stürze von Radfahrern durch Fahrbahnschäden und Hindernisse enden längst nicht immer harmlos. Von den 396 Radfahrern, die 2014 im Straßenverkehr ums Leben kamen, starben 100 durch Alleinunfälle.

4. Empfehlungen zur Installation

Ergibt die geforderte Prüfung auf Notwendigkeit, dass auf den Einsatz von Pollern und Umlaufsperrern nicht verzichtet werden kann, sind folgende Empfehlungen zu beachten, um die Gefahren bestmöglich zu minimieren.

4.1. Empfehlungen zur Installation von Pollern, Sperrpfosten oder ähnlichen Einbauten

- Die baulichen Mindestmaße müssen eingehalten werden. Der ADFC empfiehlt eine Mindestdurchfahrtsbreite (auch Durchlassbreite genannt) von 1,30 m, damit auch für Radfahrer mit Gepäcktaschen, mit Anhänger oder Spezialfahrrädern eine Durchfahrt weitestgehend unbehindert möglich ist.
- Die Einbauten sind mit auffälligen farblichen Markierungen zu versehen, damit sie nachts und bei jeder Witterungslage erkennbar sind. Gemäß ERA wird zusätzlich eine nach beiden Seiten retroreflektierende Ausstattung gefordert.⁴
- Auf die Verkehrseinrichtungen muss durch geeignete, frühzeitige Warnhinweise aufmerksam gemacht werden, z.B. durch einen Wechsel der Fahrbahnoberfläche, Farbmarkierungen oder ein Schild.



Abb. 12/13: Beispiel für farbliche Markierungen der Poller und den Einsatz von Warnhinweisen

4.2. Empfehlungen zur Installation von Umlaufsperrn

Für die Installation von Umlaufsperrn stellen die ERA folgende Anforderungen, denen sich der ADFC anschließt:

- Die Gitter/Querverbindungen sind so zu installieren, dass sie sich nicht überlappen.
- Der Abstand zwischen den Gittern muss mindestens 1,50 m betragen.
- Damit Radfahrer rechtzeitig vor einer Kreuzung oder einer ähnlichen Gefahrenstelle zum Stehen kommen, sollte zwischen Umlaufsperrn und dem zu querenden Verkehrsweg eine Fläche von 3,00 m Länge vorhanden sein.
- Auf die Verkehrseinrichtungen muss durch geeignete, frühzeitige Warnhinweise aufmerksam gemacht werden, z.B. durch einen Wechsel der Fahrbahnoberfläche, Farbmarkierungen oder ein Schild.⁵

Aus den genannten Installationsanforderungen ergibt sich eine Mindestbreite von Radwegen bei der Installation von Pollern und Umlaufsperrn. Laut ERA sind je nach Wegebreite bestimmte Einfahrtsbreiten (auch Durchfahrtsbreiten genannt) einzuhalten. Bei einer notwendigen Einfahrtsbreite von 1,50 m muss die Wegbreite mindestens 2,50 m betragen, damit eine regelkonforme Installation überhaupt möglich ist.

⁴ Vgl.: ERA, Ausgabe 2010, (Hrsg. FGSV) S. 81

⁵ Vgl.: ERA, Ausgabe 2010, (Hrsg. FGSV) S. 81

5. Anwendungsbeispiele

Die Umsetzung der genannten Empfehlungen soll in diesem Kapitel anhand verschiedener Abbildungen verdeutlicht werden.

5.1. Anwendungsbeispiele Poller

Die erste Skizze zeigt eine seitliche Verengung des Radweges auf 2,00 m durch Einsatz zweier Poller. Hat die geforderte Prüfung auf Notwendigkeit ergeben, dass auf Poller nicht verzichtet werden kann, ist diese Installationsvariante zu bevorzugen.

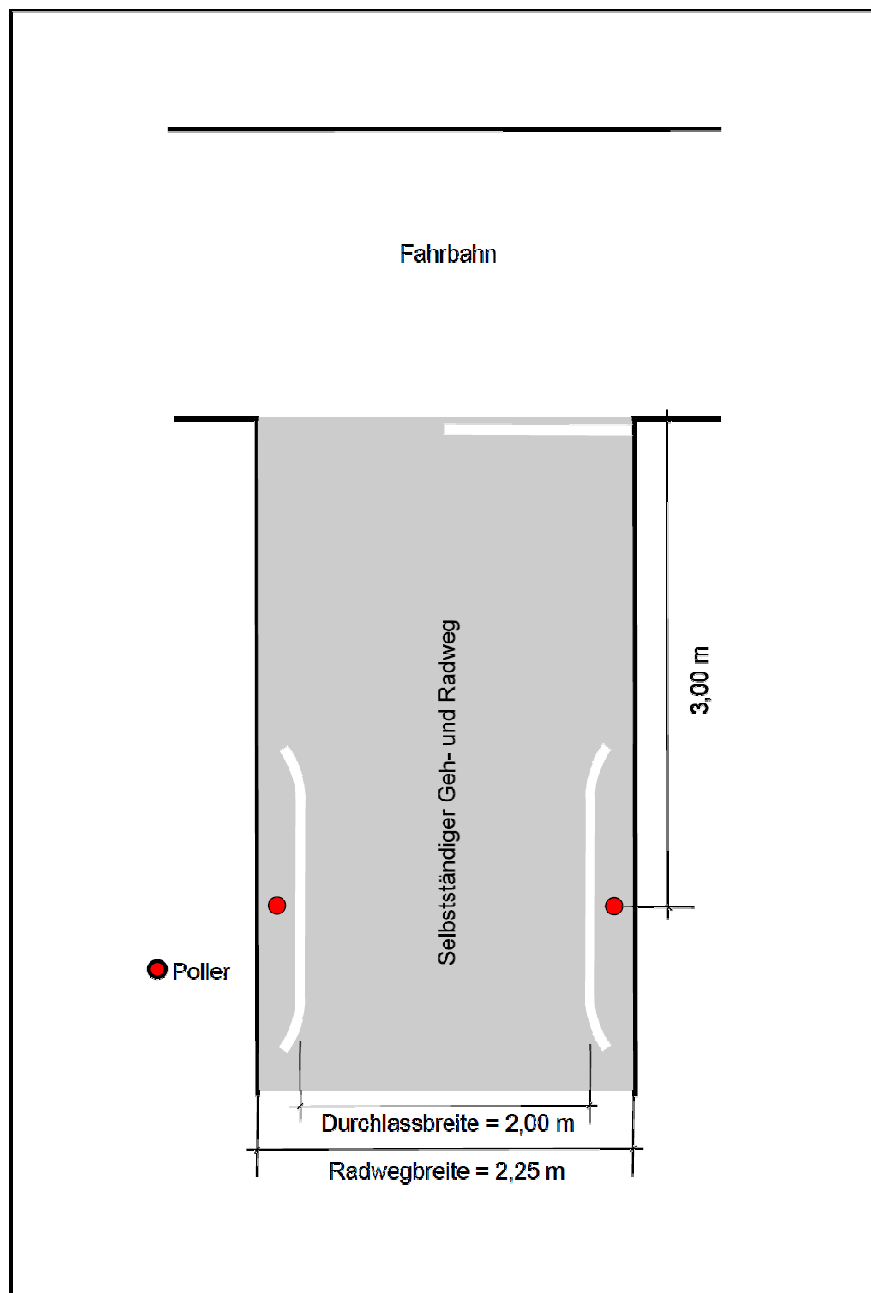


Abb. 14: Seitliche Verengung des Radweges

Umgang mit Pollern und Umlaufsperrn

Die folgende Skizze zeigt die Umsetzung der baulichen Mindestmaße (siehe 4.1.), die bei der Installation von Pollern einzuhalten sind. Außerdem wird die beschriebene Abhängigkeit zwischen Radwegbreite und Durchlassbreite deutlich.

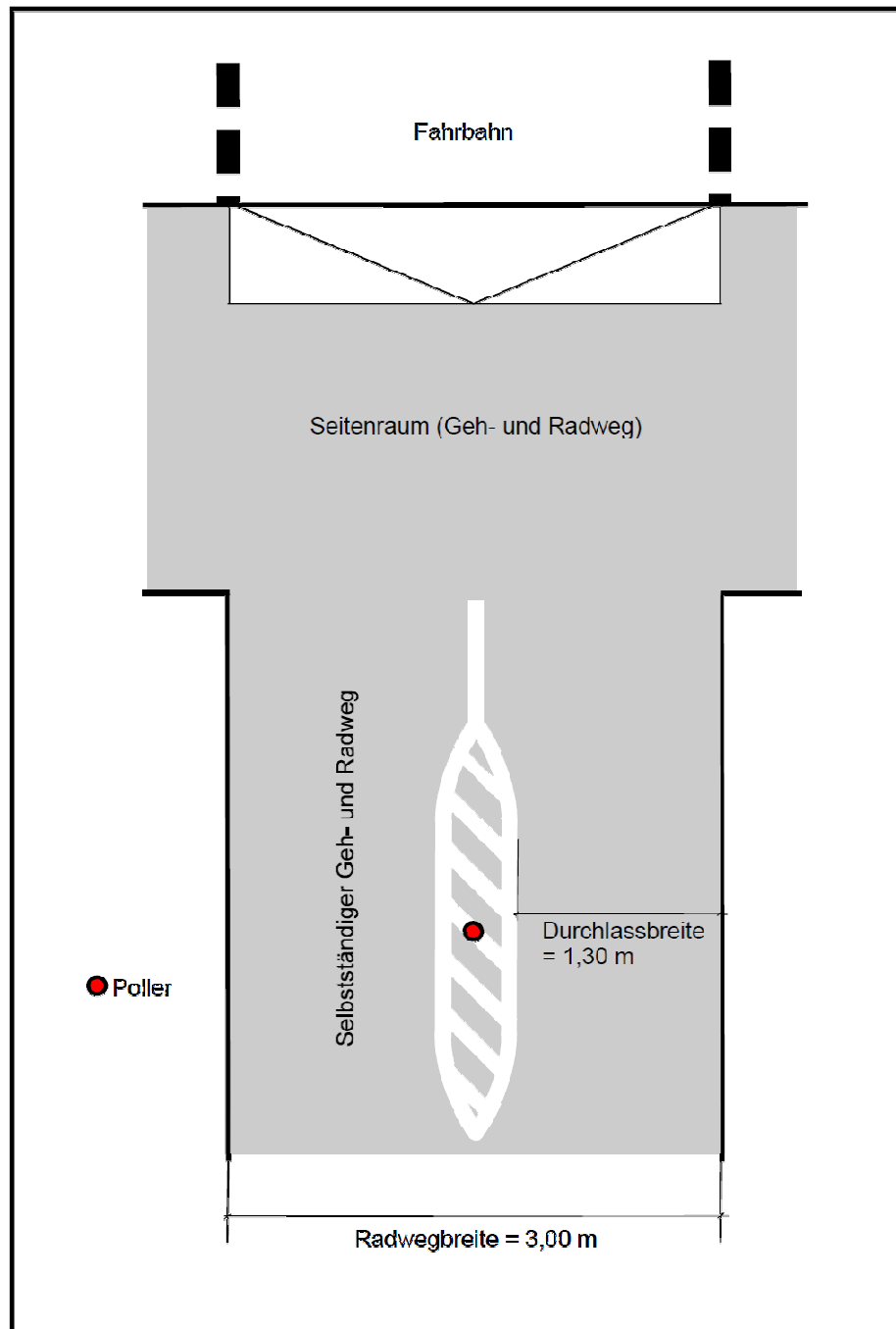


Abb. 15: Pollerinstallation gemäß ERA

Eine Alternative zu der gezeigten Anordnung bietet die folgende Möglichkeit. Hier wurden die Gitter schräg angebracht. Die baulichen Mindestmaße wurden entsprechend eingehalten.

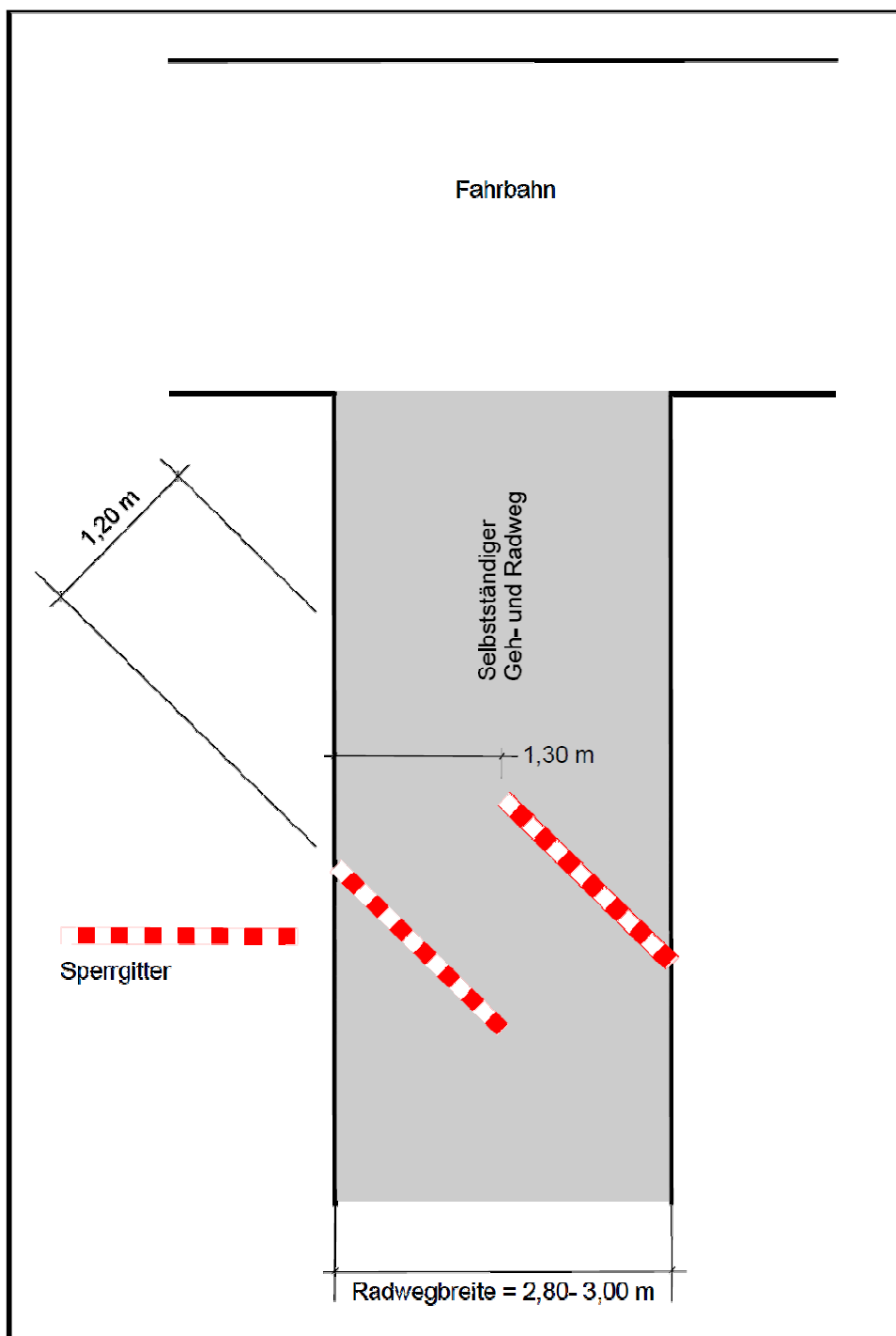


Abb. 17: Alternative für Anordnung von Umlaufsperrn unter Einhaltung der Mindestmaße

Fotonachweis:

Abb.1/2: Rolf Spittler

Abb.3: Mario Schuller

Abb.4: Quelle: Internetseite Deutscher Verkehrssicherheitsrat-
www.dvr.de/multimedia/downloads.htm; 11.09.2015

Abb.5: Erhardt Vortanz

Abb.6: Rolf Spittler

Abb.8: Harald Spiering – Regionalverband Ruhr

Abb.9: Andreas Ampßler

Abb.10/11: Quelle: Internetseite Deutscher Verkehrssicherheitsrat-
www.dvr.de/multimedia/downloads.htm; 11.09.2015

Abb.12/13: Rolf Spittler

Abb.14/15/16/17: Thomas Meyer

