

Auszug aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) –

Kapitel 11.1.10 Sperrpfosten, Umlaufsperrn und sonstige Einbauten

Informationen zu Poller- / Sperrpfosteneinbauten

- 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 die Einengung 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 Kollision 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 ein höchstes Maß an Verkehrssicherheit bieten zu können, sollten folgenden Empfehlungen (ebenfalls Auszug aus der ERA 2010) Berücksichtigung finden:

- Sind bei selbständigen Radwegen bzw. im Außerortsbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung des Kraftfahrzeuge nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00m mittels seitlicher Bordführung, unterstützt durch seitliche Poller, geprüft werden. Sind Poller oder 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 ähnliches hoher Einbauten dienen, sind sie in der Zukunft in einem ca. 20m langen Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen, welcher den Weg teilt.
- In gleicher Weise sind unumgängliche Einbauten kenntlich zu machen. Dabei sollte die verbleibende Wegebreite für jede nutzbare Seite die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen nicht überschreiten. Eine gute Beleuchtung ist erforderlich. Die Durchfahrmöglichkeit von Kehrmaschinen und Fahrzeuge des Winterdienstes sollte gewährleistet sein.
- Bei Straßenneubauten sollten an Querungsstellen mit Wartepflicht auf Umlaufsperrn verzichtet werden. Hinweis: Die ERA 2010 liefert Lösungsansätze zur verkehrssicheren Gestaltung solchen Knotenpunkte.

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

- Die Einfahrbreite und der Abstand der Gitter zueinander werden durch die Wegebreite bestimmt, eine Überlappung der Gitter darf nicht erfolgen.
- Erforderlich ist bei allen Wegbreiten ein Anstand zwischen den Gittern von 1,50m
- Zwischen der Umlaufsperrre und dem zu querenden Verkehrsweg ist eine Aufstellfläche von 3,00m Länge erforderlich. Damit wird vermieden, dass Rad Fahrende erst auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen.