

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club  
Münster/Münsterland e.V.**  
Dortmunder Straße 19  
48155 Münster

Tel. 0251 | 39 39 99  
Fax 0251 | 37 93 41

info@adfc-ms.de  
www.adfc-ms.de

Öffnungszeiten:  
Do. 16<sup>00</sup>-19<sup>00</sup> Uhr  
Sa. 10<sup>00</sup>-13<sup>00</sup> Uhr

• **ADFC Münster/Münsterland e.V.** | Postfach 1225 | 48002 Münster •

Gemeinde Ostbevern  
Fachbereich 3  
Hans-Heinrich Witt  
Hauptstraße 24  
48346 Ostbevern

## **Poller und Umlaufschranken**

24.10.2010

### **Sitzungsvorlage 2010-139, Umwelt- und Planungsausschuss, 26. Oktober 2010**

Sehr geehrter Herr Witt,

für Ihre Anfrage vom 22.10.2010 bedanke ich mich. Auch die Fachgruppe Radverkehr des ADFC-Münster muss sich leider immer wieder mit dem Thema 'Umlaufschranken und Poller auf Radwegen' befassen, denn Radfahrerinnen und Radfahrer berichten uns häufig von Kollisionen mit Pollern und Behinderungen durch Umlaufschranken.

Die in Rede stehende Beschlussvorlage findet insofern unsere Unterstützung, als nicht benötigte Sperrungen beseitigt werden sollen. Bedauerlicherweise bleibt die Frage offen, wie notwendige Sperrungen gestaltet werden, damit dem Anliegen der „Fahrradfreundlichkeit“ - im drittletzten Absatz der Vorlage - Genüge getan wird.

Es ist unsere Überzeugung, dass Radfahrerinnen und Radfahrer nicht durch Hindernisse gefährdet, behindert und diskriminiert werden sollten. Deshalb sollten in Radwege prinzipiell keine Umlaufschranken und Poller eingebaut werden.

Für die wenigen Fälle, in denen sich Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern nicht mit anderen Mitteln lösen lassen, favorisiert der ADFC folgende Alternativen:

#### Als Ersatz für Umlaufschranken

- ❖ Aufmerksamkeit schaffen durch Verkehrszeichen 206 (Stopp! Vorfahrt gewähren!) und auf die Fahrbahn markierte Haltelinie.
- ❖ Bei schlecht einsehbaren Unterführungen/Gefällestrecken Spiegel anbringen und ggf. auch am Tag ausreichend beleuchten (keine Fahrt in ein schwarzes Loch).
- ❖ Bei unvermittelten Radweg-Einmündungen oder Kreuzungen mit Schnellstraßen notfalls ein einfaches Geländer vor Kopf am Fahrbahnrand mit versetzter Furt (Bordsteinabsenkungen); eine zusätzliche Mittelinsel erleichtert die Überquerung und erhöht zugleich die Aufmerksamkeit.
- ❖ Zur ausschließlichen Sperrung gegen Kfz genügen gesicherte Schildermasten, missbräuchliche Nutzung durch Mofas ist ggf. in Kauf zu nehmen.
- ❖ Umlaufsperrungen machen nur in seltenen Ausnahmefällen Sinn, z. B. oberhalb von schlecht erkennbaren Treppen.

#### Als Ersatz für Poller

Sollte auf Sperrungen in Radwegeverbindungen wirklich nicht verzichtet werden können, sollten sie so angeordnet werden, dass im Wegequerschnitt möglichst wenig Hindernisse notwendig sind und diese selbst gut sichtbar und durch Bodenmarkierungen frühzeitig wahrgenommen werden können.

#### **Bankverbindung**

Sparda-Bank Münster  
BLZ 400 605 60  
Kto.-Nr. 900 702

#### **Steuernummern**

Ust-Nr.: 337/5987/0499  
Ust-IdNr.: DE 178768973

#### **Vereinsregister**

Amtsgericht Münster VR 2993

#### **Dokument**

Poller-Umlaufschranken  
Ostbevern.docx

- ❖ Poller sollten möglichst durch Schildermasten mit Verkehrszeichen 237 / 240 und/oder 206 („Radweg“ / „gemeinsamer Geh- und Radweg“ / „Stopp! Vorfahrt gewähren!“) ersetzt werden, damit sie besser gesehen werden (Gefahr bei hintereinander fahrenden Gruppen).
- ❖ Noch besser sichtbar sind Rundbaken („Lollies“, weiß-rot reflektierendes Rohrstück mit ca. 25 cm Durchmesser um einen Schildermast).
- ❖ Auf schwach frequentierten Radverkehrsverbindungen können auch nachgebende, selbstaufrichtende Poller aus Kunststoff oder Metall mit Federmechanismus in Betracht kommen.
- ❖ Die lichte Weite von 1,4 m (Mittenabstand 1,5 m) ermöglicht bequemes Durchfahren mit Fahrradanhänger und ist eng genug, um auch schmale Kfz zurückzuhalten.
- ❖ Bei Wegen mit Gegenverkehr muss ein Schildermast als „Fahrbahnteiler“ genau in der Mitte stehen (niemals 2 Masten, die dann genau in den Fahrspuren stehen!).
- ❖ Umgelegte Poller/Masten sind besonders gefährlich; es sollten nur herausziehbare Schildermasten mit bodengleich eingebauter Hülse verwendet werden.
- ❖ Auf stark frequentierten Radverkehrsachsen sollen zusätzliche Bodenmarkierungen in ausreichender Länge (> 5 m) als geriffelte, plastische Markierungslinie auf das Hindernis aufmerksam machen.

Die Vorteile dieser Methode liegen auf der Hand: Durch die Riffelung in der Markierung, werden auch noch die Radfahrer, deren Sicht (durch andere Verkehrsteilnehmer oder in der Nacht) eingeschränkt ist oder die mit mangelnder Aufmerksamkeit unterwegs sind, auf das Hindernis hingewiesen. Unfälle und Stürze sind so zu vermeiden. Falls dennoch weitere Unfälle passieren sollten, wäre zumindest für die anordnende Person der Stadt die Rechtsunsicherheit beseitigt, dass sie für die Schäden rechtlich belangt werden kann, da der Poller aufgrund der Markierung aus der Straßenverkehrsfläche herausgenommen ist.

Der ADFC setzt sich dafür ein, dass die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95), hier besonders die Kapitel 4.2.5, 4.5.2, 4.5.3 und 4.6.2.3, die sich mit der Vermeidung von Behinderungen durch Umlaufsperrern befassen, als rechtsverbindliche Standards anerkannt werden.

Von den hier vorgeschlagenen Maßnahmen verspricht sich der ADFC eine deutliche Reduzierung von Alleinunfällen mit Pollern und Behinderungen durch Umlaufschranken. Schenken Sie unseren Anregungen Aufmerksamkeit, überführen Sie sie in die tägliche Praxis und gemeinsam kommen wir unserem Ziel näher, den Radverkehr nachhaltig zu stärken.

Mit freundlichen Grüßen



Ha.-Jo. Gerdemann  
AG Radverkehr

Schreiben vom  
24.10.2010

Betreff  
Sitzungsvorlage 2010-139,  
Umwelt- und  
Planungsausschuss, 26.  
Oktober 2010

Dokument  
Poller-Umlaufschranken  
Ostbevern.docx