

Praktische Beispiele der Anwendung von Regelwerken für den Fußverkehr

Wolfgang Haller

Fußverkehr erfordert ein attraktives **Fußwegenetz**, das engmaschig ist, dadurch kurze, direkte Wege ermöglicht und vielfältige Netzelemente aufweist: Fußgängerbereiche, Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Space-Bereiche und attraktiv geführte straßenbegleitende oder in Freiräumen geführte Wege. Bei der **Dimensionierung** ist wichtig, dass das Gehen (ggf. nebeneinander) und das Verweilen möglich ist. Das Kommunikative ist genau das Besondere, was das zu Fuß gehen gegenüber den anderen Arten der Fortbewegung auszeichnet. Letztlich ist die **Gestaltung** der Räume wichtig, d.h. die Materialwahl, die Begrünung und die Gesamtqualität der Gestaltung. Alles zusammen verbessert die „**Walkability**“ von Straßenräumen und erzeugt die Bereitschaft zu mehr und längeren Wegen zu Fuß.

Zu einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur gehören **stadtverträgliche Geschwindigkeiten** sowie häufige, sichere und mit wenig Wartezeit verbundene **Überquerungsstellen** an Hauptverkehrsstraßen. Die Übernutzung der Straßenräume durch Autos, fahrend oder parkend, ist ein wesentlicher Konfliktpunkt. Aber auch schneller Radverkehr gehört nicht auf Gehwege!

In den **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06** der FGSV ist die **Städtebauliche Bemessung** ein zentraler Begriff der Entwurfsphilosophie. Ausgangspunkt der Überlegungen zum Straßenquerschnitt sind nicht die Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr und die daraus abgeleitete Fahrbahnbreite sondern die Ansprüche aller Straßenraumnutzer (verkehrliche und nicht verkehrliche). Aus diesen Randbedingungen lassen sich schrittweise die erforderliche Seitenraumbreite und die städtebaulich mögliche Breite der Fahrbahn ableiten. Diese ist mit der verkehrlich wünschenswerten Fahrbahnbreite abzugleichen. Die Vorgehensweise verfolgt das Ziel einer „**Straßenraumgestaltung vom Rand aus**“. Damit soll sichergestellt werden, dass bei sehr unterschiedlichen Straßenraumabschnitten aber gleichbleibender Kraftfahrzeugverkehrsstärke nicht die Fahrbahnbreite als einziges Element mit gleichen Abmessungen durchläuft, während alle anderen Ansprüche variieren und zurückgestellt werden. Gegenüber früheren Regelwerken sind für den Fußverkehr insbesondere die breiteren Abmessungen sowie die freien Überquerungsmöglichkeiten hervorzuheben. Letztere machen sich insbesondere in vielen Querschnittsvarianten mit Mittelstreifen bemerkbar, die das Überqueren der Stadtstraßen an nahezu beliebiger Stelle ermöglichen sollen.

Die **Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens (H SBÜ)** der FGSV zeigen Einsatzmöglichkeiten für Shared Space. Shared Space wird bis 1.000 Kfz/h bei normalen zweistreifigen Straßen und bis 1.800 Kfz/h bei zweistreifigen Straßen mit mittigem Schutzraum, der das Überqueren erleichtert, für möglich gehalten. Es wird ferner versucht, die für Shared Space erforderliche Ausgewogenheit in der Verkehrsteilnahme zu definieren, da das Shared Space-Prinzip nur funktionieren kann, wenn der Raum auch tatsächlich geteilt werden muss. Dies setzt eine ausgewogene Mischung unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Bewegungsrichtungen voraus.

Als Fazit ist festzuhalten: das Regelwerk der FGSV bietet erhebliche **Spielräume und Handlungsalternativen** für fußverkehrsfreundliche Gestaltungen. Shared Space und ähnliche Ansätze sind in weiten Bereichen machbar. Die Kunst des Entwerfens liegt im fairen Ausgleich der Interessen. Aus der Sicht des Fußverkehrs sind geringe, stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr, kurze Umlaufzeiten an Signalanlagen und häufige Überquerungsmöglichkeiten besonders wichtig.