

Entwurf sicherer Anlagen des Fußverkehrs

Jürgen Steinbrecher

Für den Entwurf sicherer Anlagen des Fußverkehrs stand lange Zeit kein spezifisches Regelwerk zur Verfügung. Die vor über 40 Jahren erschienenen „Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs“ waren Mitte der 80er Jahre außer Kraft gesetzt worden. Diese Lücke wurde erst 2002 mit der Veröffentlichung der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA“ geschlossen. Fünf Jahre später erschienen dann die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06“, die die Empfehlungen für Hauptverkehrsstraßen und diejenigen für Erschließungsstraßen zusammenführten und aktualisierten. Die für den Fußverkehr relevanten Regelungen der RASt sind eng mit den Ausführungen der EFA abgestimmt.

Mit RASt und EFA stehen somit Regelwerke zur Verfügung, die den Entwurf sicherer Anlagen des Fußverkehrs erlauben. Beide Regelwerke betonen den Aspekt der Verkehrssicherheit und halten die Anwender insbesondere beim Entwurf im Bestand an, bei Auffälligkeiten im Unfallgeschehen detaillierte Analysen durchzuführen und die Ergebnisse im Entwurfsprozess zu berücksichtigen. Einen zusätzlichen Impuls erhält die Verkehrssicherheit im Fußverkehr durch die Neuerungen in der Methodik der Unfallkommissionsarbeit. Das 2012 erschienene Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung definiert eine Unfallhäufungslinie innerorts auf Basis von Überschreiten-Unfällen. Wenn in einem Zeitraum von drei Jahren mindestens drei Unfälle mit Personenschaden dieses Typs registriert wurden (bei maximalen Abständen von 300 m zwischen benachbarten Unfällen), handelt es sich um eine innerörtliche Unfallhäufungslinie. Damit wird ein großer Teil des Unfallgeschehens mit Fußgängern einer Örtlichen Unfalluntersuchung zugeführt.

Beim Entwurf von Fußverkehrsanlagen stellt die weitgehende Trennung zwischen Fußlängsverkehr und Fahrverkehr eine wichtige Anforderung dar. Dabei ist aber nicht nur auf eine Trennung zum Kraftfahrzeugverkehr zu achten, vielmehr ist der Fußverkehr auch gegenüber dem Radverkehr zu schützen. Daher sehen die RASt strenge Einsatzgrenzen sowie die Vorgabe von Mindestbreiten für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vor. Grundsätzlich ist eine sichere Führung des Radverkehrs von Bedeutung, da so vermieden wird, dass Gehwege missbräuchlich genutzt werden.

Nicht nur für den Komfort, sondern auch für die Sicherheit des Fußverkehrs sind Gehwege ausreichend breit zu bemessen. Ein Mindestmaß von 2,50 m ist in den aktuellen Regelwerken verankert. Bei entsprechenden Seitenraumnutzungen sind aber auch deutlich größere Abmessungen erforderlich. Der Ansatz der „Städtebaulichen Bemessung“ unterstützt diese Anforderungen im Entwurfsprozess, indem von außen nach innen entworfen und somit eine gerechte Aufteilung des Straßenraumes angestrebt wird.

Aufgrund des Unfallgeschehens ist ein besonderes Augenmerk auf die Sicherung der Überquerung von Fahrbahnen zu richten. In beidseitig angebauten Straßenräumen ist stets zu prüfen, ob linienhafter Querungsbedarf vorliegt. Dem sollte dann durch geeignete Entwurfselemente entsprochen werden. Sobald bestimmte Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten überschritten werden, sind Überquerungsanlagen vorzusehen. Sie sollen die Überquerungswege für Fußgänger verkürzen, die Querung in zwei Abschnitte teilen oder auch die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge reduzieren. Die Sicherheit von Überquerungsanlagen ist immer eng verbunden mit der Akzeptanz durch die Fußgänger und dem Komfort, den sie bieten. Liegen Überquerungsanlagen nicht in den nachgefragten Gehrichtungen, erfolgen unsichere Überquerungen der Fahrbahn abseits dieser Anlagen.

Ein Anlagentyp ist der Fußgängerüberweg. Er räumt den Fußgängern Vorrang vor dem Kfz-Verkehr ein, sein Einsatz wird in Deutschland durch eine eigene, vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Richtlinie geregelt. Die Einsatzgrenzen sind dort sehr eng definiert, beispielsweise hinsichtlich der minimalen und maximalen Kfz-Verkehrsstärke. Es existieren zahlreiche Ländererlasse, die Öffnungsklauseln oder abweichende Einsatzkriterien formulieren. Richtig entworfen und eingesetzt stellt der Fußgängerüberweg eine sichere Überquerungsanlage dar.

Zum sicheren Entwurf gehört die Gewährleistung guter Sichtverhältnisse. Überquerungsstellen müssen frühzeitig erkennbar sein; Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge, Bepflanzung, Schaltkästen u.ä. sind zu vermeiden. Wartepflichtige Kraftfahrer müssen bevorrechtigte Fußgänger rechtzeitig erkennen, wartepflichtige Fußgänger benötigen ausreichende Sicht auf die Kraftfahrzeuge, um sichere Zeitlücken zum Überqueren anzunehmen. Letzteres gilt insbesondere auch auf Mittelinseln, eine Verdeckung der Fußgänger durch Verkehrszeichen oder Bepflanzung ist unbedingt zu vermeiden.