

# Fußverkehr in Klein- und Mittelzentren des ländlichen Raums

Hartmut Topp

Ländliche Räume sind sehr unterschiedlich: Es gibt periurbane und periphere, Mittelzentren mit bis zu 30.000 Einwohnern in der Kernstadt und Dörfer mit einigen Hundert. Rückzug aus peripheren Räumen, das betrifft junge Menschen, Nahversorgung, soziale und kulturelle Angebote, medizinische Versorgung, ÖPNV, ... Umso wichtiger sind die Klein- und Mittelzentren als „Ankerstädte“. Ziele und Bedingungen des Gehens in ländlichen Räumen sind also sehr unterschiedlich. Je nach Statistik und Örtlichkeit werden 10 bis über 20 % der Wege zu Fuß zurückgelegt, im günstigen Fall kaum weniger als in verdichteten Räumen. Hinzu kommen die zu Fuß-Etappen von ÖPNV-Fahrten, die Wege zur Bushaltestelle.

Mittelzentren sind vom Rückzug weniger betroffen, häufig sogar recht prosperierend mit einer überdurchschnittlichen Einzelhandelszentralität aufgrund eines großen ländlichen Einzugsbereichs. Dort unterscheidet sich der Fußverkehr kaum von Mittelzentren in Verdichtungsgebieten: Viele Wege sind kurz, es gibt Fußgängerzonen und Shared Space-Bereiche (wie in Warburg) und daneben autogerechte Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten mit Schrammborden statt Gehwegen (wie in Wiesloch). Lösungsansätze für Fuß- und Radverkehr liegen in flächendeckenden Konzepten mit städtebaulicher Bemessung, leichterem Queren und Tempo 30 oder 20 dort, wo gewohnt wird - ein Prozess, der Zeit braucht.

Schwieriger ist die Situation des Fußverkehrs in Kleinzentren und Dörfern. Wohin gehen (außer spazieren), wenn es keine Schulen, Läden und Kneipen mehr gibt? Oder wenn der einzige Laden ein Discounter außerhalb des Ortes oder die Tankstelle ist? Und wenn an der autogerechten Ortsdurchfahrt, der einstigen Hauptstraße, zugemauerte Häuser leer stehen. Letzteres ist sehr häufig das Hauptproblem - nicht nur auf dem Lande: Hohe Geschwindigkeiten, Trennwirkung, zu schmale oder fehlende Gehwege, Radverkehr auf Gehwegen - es ist unattraktiv bis gefährlich, hier will man nicht sein. Zur ortsgerechten und geschwindigkeitsdämpfenden Gestaltung von Ortseingängen und Ortsdurchfahrten, insbesondere auch für Engstellen, gibt es seit jeher Planungshilfen (z.B. Hessisches Landesamt für Straßenbau, 1988; Gerlach et al, 2011), deren ortsplanerische Umsetzung „dicke Bretter bohren“ bedeutet. Ein aktueller positiver Fall sind zwei Ortsdurchfahrten in Rudersberg (Kleinzentrum, 6.000 Einwohner), wo Tempo 30 und „gemeinsamer Verkehrsraum“ umgesetzt werden.

Rückzug, Rückzug, Rückzug - ist das unumkehrbar? Mit IT (digital access) mittendrin auch am Rand, Menschen mit „Landlust“ und virtueller Arbeit, DORVladen, Dorfauto, mobile Dienste, Kooperationsräume und Versorgungszentren ergänzen das zentrale Orte-System, Innenentwicklung und Aufwertung der Ortskerne - Fußverkehr ist nur als Teil des Ganzen wirksam. Wichtig ist die Bündelung der wenigen verbliebenen

bzw. neuen Ziele, wie Bushaltestelle, Kita, DORVladen, Station der mobilen Dienste etc. im Dorfkern, um so Passanten-Frequenzen und Begegnungen zu stimulieren.

Es gibt Förderprogramme, Wettbewerbe und gute Beispiele, auch speziell den Fußverkehr betreffend: Warburg, Nordrhein-Westfalen (11.000 Einwohner), Naters, Wallis (8.000), Goldenstedt, Niedersachsen (3.000), Dahme, Brandenburg (3.000); Otersen, Niedersachsen (500) und die Dörfergemeinschaft Flegessen, Hasperde, Klein Süntel, Niedersachsen (600 Haushalte) werden im Vortrag behandelt.