

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
Goethestraße 42
34119 Kassel

planung@andreas-schmitz.eu

Regelwerke für den Fußverkehr - Dimensionierung und Radverkehr

Einen wesentlichen Einfluss auf die Qualität des Zufußgehens hat die Breite der Gehwege. Neben der reinen Transportfunktion sind hierbei aber auch Anforderungen von Aufenthalt, Kinderspiel, Barrierefreiheit, Maßstäblichkeit und ansprechender Oberflächengestaltung zu berücksichtigen.

Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA¹ beträgt die Regelbreite bei Gehwegen 2,50 Meter. Dies gewährleistet Begegnungen von Fußgängern auch mit Kinderwagen oder Gepäck.

Die Bedeutung des Gehweges auch im Zusammenhang des Fußwegenetzes wird maßgeblich durch die Randnutzung bestimmt. Geschäftsstraßen müssen entsprechend breiter sein als reine Wohnstraßen. Sind wichtige Ziele und Quellen in der Nähe, z.B. Schulen, ÖPNV-Haltestellen oder Bahnhöfe, ist dies in der Dimensionierung zu berücksichtigen. Das Verfahren hierzu ist in der EFA beschrieben.

In den letzten Jahren sind im Rahmen der Radverkehrsförderung vielfach Gehwege durch Zusatzzeichen für den Radverkehr freigegeben worden.

Sich als Fußgänger ungefährdet und ungehindert auf Gehwegen zu bewegen, zu flanieren, gemeinsam einen Spaziergang oder einen Schaufensterbummel zu machen, auch mal gedankenversunken zu schlendern, ist eine wesentliche Qualität des urbanen Verkehrs.

Auch für Kinder ist es wichtig, auf Gehwegen spielen und sich bewegen zu können, ohne laufend vor Fahrrädern gewarnt werden zu müssen.

Gehwege sollen Schutzräume für Fußgänger darstellen. Ist Radverkehr auf Gehwegen zugelassen, entfällt dieser letzte Schutzbereich für Fußgänger. Für den Fußverkehr stellt dies heute einen wesentlichen Konfliktpunkt dar, der auch öffentlich häufig sehr emotional diskutiert wird.

Die Freigabe kommt nach VwV-StVO „*nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.*“ Die Kriterien² hierfür sind in den Regelwerken beschrieben, wie z.B. Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, überdurchschnittlich hoher Nutzung des Seitenraumes durch besonders schutzbedürftige Fußgänger und Fußgängerinnen (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder), Hauptverbindungen des Fuß- oder Radverkehrs, starkes Gefälle (> 3 %), dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge oder stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen. Besteht der Anspruch an barrierefreie Gehwege, darf der Radverkehr dort nicht zugelassen werden. Entsprechend diesen Anforderungen dürfte der überwiegende Teil der gemeinsam genutzten Flächen nicht den Regelwerken und Vorgaben der VwV-StVO entsprechen.

Auf Gehwegen, die für Radfahrer frei gegeben werden, ist nach StVO für den Radverkehr nur Schrittgeschwindigkeit zulässig: „*Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; (...).*“ Das ist eine vergleichbare Formulierung wie bei Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) und Verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO). Auch dies scheint häufig nicht vermittelt worden zu sein.

1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

2 Diese Kriterien gelten auch für die gemeinsamer Geh- und Radweg nach Z 240 StVO