



Gehwege ohne Hindernisse

Gehwege sind ein wesentlicher Bestandteil städtischer Straßen. Sie prägen unser Bild vom Straßenraum und bestimmen seine soziale Brauchbarkeit. Die Möglichkeit, auf dem Gehweg zu gehen, wird jedoch vielerorts durch parkende Autos und Fahrräder oder durch Möblierungen eingeschränkt. Die Bewegungsfreiheit kann durch eine überlegte räumliche Gestaltung und einen restriktiven Umgang mit unerwünschten Nutzungen deutlich verbessert werden.



Abbildung 1 Ohne einbaufreie Gehbereiche wird die Fortbewegung zum Slalomlauf

Nutzungsüberlagerungen

In den Seitenräumen städtischer Straßen überlagert sich der Fußverkehr mit vielfältigen Nutzungen. Es sind Möblierungsgegenstände unterzubringen: Lichtmaste, Verkehrszeichen, Parkscheinautomaten, Briefkästen, Abfallbehälter, Telefonzellen, Sitzgelegenheiten und vieles mehr. In Geschäftsbereichen finden sich

zudem Auslagen, Reklametafeln und Fahrradständer.

Hinzu kommen legales und illegales Gehwegparken sowie Liefer- und Ladevorgänge: Konflikte, die von der Fahrbahn in die Seitenräume verlagert werden.

Es ist vielerorts kaum noch möglich, einen Gehweg zu benutzen, ohne sich an Möblierungen oder parkenden Autos vorbeizuschlängeln, vom Nebeneinandergehen einmal ganz abgesehen.

Gestaltung des Seitenraums

Die vielfältigen Nutzungen erfordern Platz. Fußgänger brauchen einen Gehbereich, der frei von Einbauten oder parkenden Fahrzeugen ist. Schilder, Leuchten oder Parkscheinautomaten werden im Unterstreifen am Fahrbahnrand untergebracht. Aufenthaltsnutzungen und Geschäftsauslagen gehören vorrangig in den Oberstreifen (Abbildung 3). Ob

Ausreichend breite Seitenräume mit einbaufreien Gehbereichen sowie Ober- und Unterstreifen für andere Nutzungen, sind eine gute Voraussetzung zur Minimierung der Konflikte des Fußverkehrs.

Gehbereich, Unter- und Oberstreifen auch durch Materialien verdeutlicht werden, hängt von den örtlichen Gegebenheiten und städtebaulichen Erwägungen ab. Eine differenzierte Materialwahl kommt den Belangen



Abbildung 2 Seitenraum mit geschickter räumlicher Gliederung und differenzierter Materialwahl

Der Bordstein ist die Abgrenzung zu Fußgängerflächen und muss für parkende Fahrzeuge tabu sein.

Sehbehinderter aber besonders entgegen.

Umgang mit Gehwegparken

Legales und illegales Gehwegparken kann nicht nur die Aufenthalts- und Gehqualität, sondern auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Wenn Gehwege derart zugeparkt werden, dass Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen, können nicht nur für Sehbehinderte gefährliche Situationen entstehen.

Untersuchungen bestätigen, dass das legale und illegale Gehwegparken der Hauptkonflikt für Fußgänger im Seitenraum ist.

Zu dieser Situation beigetragen hat auch die Praxis in vielen Kommunen, Teile des Gehwegs zum Parken von Kfz freizugeben. Für viele Autofahrer ist es Normalität, ihr Fahrzeug auf Gehwegen abzustellen, auch wo dies nicht erlaubt ist. Laut VwV-StVO darf das Gehwegparken nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer bleibt. Die Praxis zeigt jedoch, dass die Auslegung dieser Vorschrift in den meisten Fällen zu



Abbildung 4 Gehwegparken verlagert Konflikte von der Fahrbahn auf den Gehweg, dem Schutzraum für Fußgänger

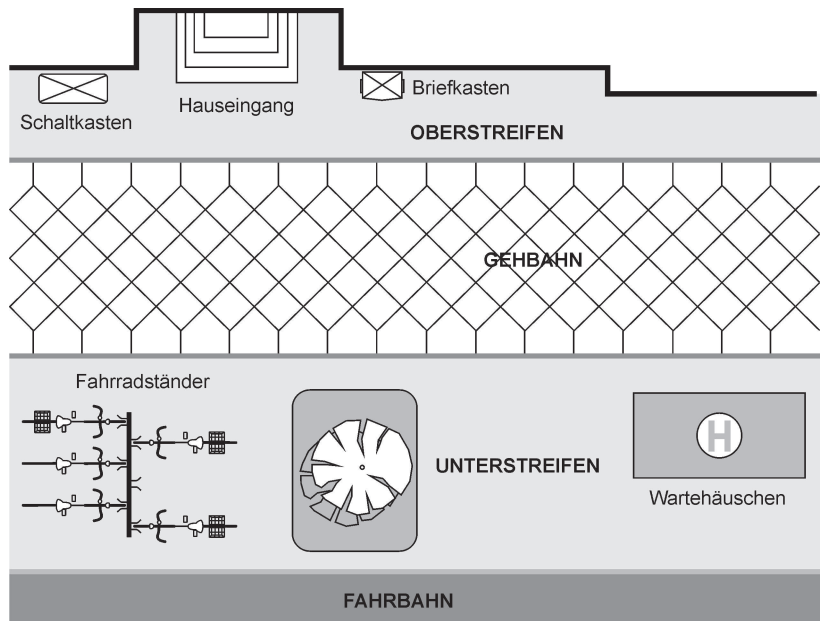


Abbildung 3 Prinzipskizze einer differenzierten Seitenraumgestaltung mit Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen

Lasten des Komforts und der Sicherheit des Fußverkehrs geht. Interessenverbände und insbesondere Sehbehinderte fordern daher seit langem die ersatzlose Streichung des legalen Gehwegparkens aus der StVO.

Kfz-Parkmöglichkeiten sollten als Parkstreifen oder Parkbuchten ausgebildet werden. Ein Befahren des Gehwegs ist nicht vorzusehen.

Für das Liefen und Laden sind differenzierte Lösungen zu suchen. Denkbar ist hier auch eine zeitlich gestaffelte Mischnutzung von Bereichen im Seitenraum.

Im Bestand sollten alle bestehenden Anordnungen zu legalem Gehwegparken (Zeichen 315 StVO) bei Nichterfüllung bestimmter Kriterien (z.B. weniger als 2,50 m verbleibender Gehwegbreite) aufgehoben werden.

Schutz vor illegalem Gehwegparken

Zum Schutz von Gehwegen werden spezielle Borde, Pflanzstreifen, Rahmen, Ketten, Poller und mobile Elemente wie Pflanzkästen verwendet. Solche Schutzelemente können hohe Investitions- und Unterhaltskosten erfordern. Optimal sind



Abbildung 5 Poller am Fahrbahnrand zum Schutz vor Gehwegparken

Zum Schutz vor Gehwegparken sollten mehr nutzbare Elemente, Doppelborde und Borde mit integriertem Überfahrerschutz, Baumreihen sowie Fahrradständer eingesetzt werden.

daher Schutzelemente, die gleichzeitig eine andere Funktion erfüllen: z.B. Wasserrinnen, Sitzbänke, Parkuhren oder Auslagen. Auch Bäume oder Fahrradständer können Gehwege wirksam schützen.

Bei der Gestaltung der Schutzelemente sind die Belange von Fußgängern zu beachten. Sie müssen rechtzeitig erkennbar und ausreichend hoch sein. Die nutzbare Gehwegbreite und die Überquerbarkeit der Straße dürfen nicht eingeschränkt werden.

Nachteile von Pollern können neben hohen Kosten auch die Einengung des Bewegungsraums von Fußgängern und ein gestalterisch unbefriedigendes Straßenbild sein. Poller sollten unter beengten Platzverhältnissen häufiger direkt auf einem markierten Streifen am Fahrbahnrand untergebracht werden (Abbildung 5).

Neben baulichen Maßnahmen ist die Überwachung und Ahndung von Fehlverhalten erforderlich. Wenn konsequent gegen illegales Gehwegparken vorgegangen werden soll, braucht das Überwachungs-



Abbildung 6 Gehwegparker und Abfalltonnen machen den Weg für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen unpassierbar. Sie sind gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen.

personal kommunalpolitische Rücken- deckung. Weitere Voraussetzungen sind eine ausreichende Überwachungsintensität und effektiver Personaleinsatz, sowie die Zusammenarbeit von Polizei, kommunaler Verkehrsüberwachung und Abschleppunternehmen.

Parkende Fahrräder auf Gehwegen

Die Situation auf Gehwegen verschärft sich, wenn Radfahrer Einbauten und Möblierungen zum Anstellen ihrer Fahrräder benutzen. Sehbehinderte können gegen den vorstehenden Lenker stoßen oder sich mit ihrem Taststock in den Speichen der Fahrräder verfangen. Auch ungünstig platzierte Fahrradständer können die Nutzung von Gehwegabschnitten beeinträchtigen.

Problemereiche sind häufig Hauseingänge und Geschäfte. Hier wird nicht nur die Bewegungsfreiheit der Fußgänger eingeschränkt, auch das Betrachten der Schaufenster wird erschwert. Weitere sensible Bereiche sind Fußgängerzonen, gastronomische Betriebe und besonders Schnittstellen zum ÖPNV, wie Bahnhöfe, Bus- oder S-Bahn-Haltestellen.

Abhilfe schaffen ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Qualität und Positionierung der Abstellanlagen sind wesentliche Faktoren



Abbildung 7 Auf einem Parkplatz lassen sich etwa 6 Fahrräder komfortabel abstellen



Abbildung 8 Parkende Fahrräder schränken die Nutzbarkeit des Gehwegs ein und sind problematisch für Sehbehinderte

für deren Akzeptanz. Die Einordnung in den Unterstreifen schützt gleichzeitig vor Befahren durch Kfz (Abbildung 10). Bewährt haben sich auch Fahrradständer in Parkbuchten oder -streifen. Auf einem Kfz-Parkplatz lassen sich etwa 6 Fahrräder abstellen (Abbildung 7). Stellplätze für Motorräder sind in ähnlicher Weise anzuordnen. Im Umfeld von Bahnhöfen kann versucht werden, die Situation durch die Einrichtung von Fahrradstationen zu entspannen. Vor allem Pendlern kommen die bewachten Abstellplätze mit Serviceeinrichtungen entgegen.

Kommunen können bei der Erteilung von Sondernutzungs- genehmigungen für private Fahrradständer im öffentlichen Raum Einfluss auf die fußgängergerechte Aufstellung nehmen.



Abbildung 9 „Fußgänger bitte Gehweg gegenüber benutzen“ - Wo dieses Baustellenschild steht, muss auch für eine sichere Straßenquerung gesorgt werden.

In Bereichen mit sehr großen Konflikten für Fußgänger sollte nicht darauf verzichtet werden, Fahrräder abzuschleppen bzw. zu entfernen.

Öffentlichkeitsarbeit

Mangelnder Sensibilität für die Belange des Fußverkehrs und Vorbehalten gegenüber restriktiven Maßnahmen zu deren Schutz kann mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit entgegengewirkt werden.

Einzelne Beispiele aus Kommunen belegen die positive Wirkung von Maßnahmen in diesem Bereich. Damit weder städtische Fahrzeuge, noch Masten von Verkehrszeichen aus Gewohnheit oder Gedankenlosigkeit im Gehbereich platziert werden, ist auch eine Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, die sich nach innen, also an die Verantwortlichen in Verwaltung und Politik richtet.

Natürlich hat Öffentlichkeitsarbeit ihren Preis. Sie macht sich aber langfristig bezahlt, wenn in den Köpfen von Verkehrsteilnehmern, Verwaltung und Planern mehr Respekt vor dem Gehweg als Verkehrsraum und sozialem Ort verankert werden kann. Freiwillig verändertes Verhalten spart Kosten, die sonst für Schutzelemente oder für die Ahndung von Fehlverhalten aufgewendet werden müssten.

Literaturhinweise

Arbeitsgruppe Fußverkehr: Änderungsbedarf der StVO und der Vwv StVO aus Sicht des Fußverkehrs. Arbeitspapier 1996

Bösel, D.: Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. In: Verkehrszeichen 2/97

Bräuer, D.; Dittrich-Wesbuer, A.; Draeger, W.: Fußverkehr. ILS-Baustein Nr. 24, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hrsg.); Dortmund 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zum Fahrradparken. Köln 1995

FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95). Köln 1995

Fußgängerschutzverein FUSS e.V. (Hrsg.): Verkehrte Kinder?, Berlin 1991

Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Parke nicht auf unseren Wegen - Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis, Düsseldorf 1988

Schmitz, A. : Benachteiligung des Fußgängerverkehrs und Ansätze zu ihrer Beseitigung. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): ILS-Schriften, Nr. 25, Dortmund 1989

Abbildungen

[1,5,7] D. Bräuer

[2,9] A. Dittrich-Wesbuer

[3] BIS - Bonn

[4,6,8] A. Schmitz

[10] D. Bösel



Abbildung 10 Fahrradbügel auf dem Unterstreifen halten die Gehbahn von behindernd parkenden Fahrrädern und Autos frei. Wichtig ist die Einhaltung ausreichender Abstände, um die Überquerbarkeit der Straße nicht zu beeinträchtigen.

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.

Homepage: <http://www.fussverkehr.de>

Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel

Auflage: 4.500

SRL

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL, Köpenicker Straße 48/49, D-10179 Berlin, Tel. 030 / 308620-60, Fax. 030 / 308620-62

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstraße 20, D-13357 Berlin, Tel. 030/ 492-7473, Fax. 030 / 492-7972
Homepage: <http://www.fuss-ev.de>

Bezug

Erhältlich ist die fußnote gegen 4,- DM in Briefmarken oder auf Rechnung für 1,- DM + Porto (ab 10 Exemplaren 0,50 DM) bei der FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle oder als Download unter <http://www.fussverkehr.de>