

Aktive Mobilität – hinreichend in Regelwerken und in der Planungspraxis berücksichtigt?

Liebe Leserinnen und Leser,

vielleicht haben Sie mitbekommen, dass die derzeit in der Neuaufstellung befindliche Stadtstraßen-Regelwerkgeneration mediale Aufmerksamkeit erlangt. Öffentlich diskutiert wird, wie viel Straßenraum den breiter gewordenen Personenkraftwagen insbesondere beim Parken zur Verfügung gestellt werden soll und ob die Ansprüche des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs in Regelwerken zu hoch gewichtet werden.

Die öffentliche Diskussion werte ich persönlich als hervorragend. Sie zeigt wohl, dass eine Priorisierung des Ziels der „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs“ nicht (mehr) konsensfähig ist. Im Blickfeld scheinen vielmehr andere Zielsetzungen, die einen Vorrang des Öffentlichen Verkehrs und des Rad- und Fußverkehrs bedingen, zu stehen.

An der Stelle halte ich inne und frage mich, ob eine solche Priorisierung „da draußen“ in der Praxis tatsächlich gewollt und gelebt wird. Ich frage mich zudem, ob wir und unsere Vorgängerinnen und Vorgänger bei der Erstellung der Regelwerke im Verkehrswesen die Ansprüche auch aktiver Mobilität hinreichend berücksichtigt haben. Aus meinen Fragen generieren sich Antworten.

Ob wir wollen oder nicht – wir müssen! Ich habe den Eindruck, dass wir sehr wohl wissen, um was es geht. Es geht um unsere Existenz und derer künftiger Generationen. Die Ziele des Klimaschutzgesetzes müssen eingehalten werden, wir müssen uns an Klimafolgen anpassen, wir müssen die viel zu hohe Anzahl Getöteter und Verletzter im Verkehr reduzieren und wir müssen Biodiversität fördern. Dies schaffen wir nur mit konzentrierter und kollektiver Vorgehensweise. Die notwendige Transformation bezieht sich insofern nicht „nur“ auf Natur-, Stadt- und Straßenräume, sondern auch auf gesellschaftliche Ideale – weniger Selbstverwirklichung mit Befriedigung der eigenen Bedürfnisse und mehr sozialer Zusammenhalt mit gesellschaftlichem Handeln.

Und: Ich darf nicht über „das Große und Ganze“ klagen und auf andere zeigen oder warten. Ich muss „mein Möglichstes tun“, um im Rahmen meines Wirkungsbereiches die Transformation zu fördern. So sagt es das Bundesverfassungsgerichtsurteil aus März 2021, das sich auf das Klimaschutzgesetz bezieht. Seitdem ich die Ad-hoc-Gruppe der FGSV leiten darf, die die „E Klima“ in Abstimmung mit allen Gremien der Arbeitsgruppen 1 bis 3 erstellt hat, ist mir dies klarer denn je geworden. Zu Beginn der Arbeiten wurde mir schummrig, mittlerweile bin ich optimistisch. Ich habe nicht damit gerechnet, dass wir derart schnell mit breitem Konsens die in den Steckbriefen der E Klima verankerten neuen und ergänzenden Vorgaben und Anforderungen veröffentlichen können. Wir haben „an einem Strang gezogen“ und nun liegen schwarz auf weiß Regelungen für die Planungspraxis vor, die zuvor noch undenkbar waren. So sehen es zumindest einige Kolleginnen und Kollegen und sprechen von einem „Paradigmenwechsel“.

Zitiert wird dabei vor allem ein Satz aus dem RAS-Steckbrief der E Klima: „Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“ Auch oft zitiert: „Für den Rad- und Fußverkehr sollen durchgehend regelkonforme und attraktive Netze mit der zugehörigen Anbindung an Einrichtungen, Wohnen und Gewerbe angeboten werden.“ Die neuen Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen finden ebenfalls Beachtung. Und: „Die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende notwendig sind, soll möglichst geringgehalten werden, um Flächen für Grünbereiche, für die Retention und/



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal
Strassenverkehrsplanung und
-technik

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

oder dezentrale Entwässerung mit Versickerung und/oder für andere umweltfreundliche Modi zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern.“

Wir haben der fachlichen Planungspraxis damit Vorgaben und Standards an die Hand gegeben, die den Öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität in den Vordergrund stellen. Manchmal erreicht mich die Frage, ob diese eingeführt und wirklich verbindlich seien. Ich verweise dann auf das Vorwort, das FGSV-weit abgestimmt ist und nunmehr in vielen FGSV-Veröffentlichungen zu finden ist. Dort steht unter anderem: „Es empfiehlt sich insofern [da FGSV-Veröffentlichungen in Streitfällen als anerkannte Regeln der Technik bzw. als Stand der Technik gewertet und herangezogen werden], von Vorgaben und Anforderungen nicht bzw. nur, wenn zwingend erforderlich, und von Standards und Regelfällen nur aus triftigen Gründen abzuweichen und diese Abweichungen schriftlich zu begründen.“

Nach meinen Erfahrungen geschah dies in der Umsetzungspraxis bislang leider zu selten. So wurden zum Beispiel sicherheitsrelevante Regeln missachtet und Gehwege in neuen Wohngebieten oder bei Umgestaltungen mit durchgängig viel zu schmalen Gehwegen gebaut oder Mindestmaße von Querschnitselementen kombiniert. So wurden Parkstände dort angelegt, wo sie die notwendigen Sichtdreiecke an Knotenpunkten oder an Überquerungsanlagen beeinträchtigen. Dabei handelt es sich um eindeutige Vorgaben und Standards, von denen hier abgewichen wurde.

Mein Eindruck ist, dass die gültigen Regelwerke und auch schon ihre Vorgänger Mindestanforderungen für den Rad- und Fußverkehr beinhalten, die aktive Mobilität fördern. Auch Priorisierungen, wie die städtebauliche Bemessung, also die Planung von außen nach innen, oder die Betonung der Verkehrssicherheit als oberstes Ziel, sind schon lange in den Regelwerken verankert.

Meine Hoffnung ist, dass der „Stand der Technik“, den die Regelwerke gerade im Hinblick auf die Anforderungen aktiver Mobilität abbilden, in der Umsetzungspraxis ernst genommen wird. Meine Hoffnung beruht einerseits auf meinen Erfahrungen als Sachverständiger vor Gericht und hier vor allem beim Loveparade-Prozess. Maßstab sind immer „verantwortlich handelnde Fachplanende“ die den anerkannten Regeln der Technik entsprechend geplant und die sich auch gegen Widerstände für die Einhaltung der Regeln eingesetzt haben. Meine Hoffnung beruht andererseits auf der dringenden Notwendigkeit, die Ziele des Klimaschutzes, der Klimafolgenanpassung und der Reduzierung von Verkehrsunfällen einzuhalten.

Das vorliegende Themenheft „Aktive Mobilität“ enthält zahlreiche aktuelle Planungsgrundsätze, Verfahrensanleitungen und Evaluationsergebnisse, mit denen Sie diesen Zielen näherkommen können. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre des Themenheftes sowie viel Spaß, Erfolg und Durchsetzungsvermögen bei Ihren anspruchsvollen Aufgaben im Rahmen der Transformation.

Ihr Jürgen Gerlach