

Stellungnahme zu Fußgängersperrgittern, Schutzgittern, Drängelgittern, Umlaufsperrn, Bügeln und Geländer:

Der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland wurde im Rahmen des Projektes „kommunale Fußverkehrsstrategien“ von der Projekt-Modellstadt Eisenach darum gebeten, den derzeitigen Diskussionsstand über den Einsatz von Fußgängersperrgittern etc. in Städten darzulegen. Die Nachfrage entstand aufgrund von Anmerkungen und Empfehlungen zur Entfernung derartiger Anlagen im Rahmen der im Januar und April des Jahres 2017 in der Stadt durchgeführten Fußverkehrs-Checks (Format: BlitZlicht).



Einmündung der Hospitalstraße in die Katharinen-/Georgenstraße in der Innenstadt von Eisenach.

Die folgenden Ausführungen sind eine Zusammenfassung der Aussagen von Mitgliedern des FUSS e.V.-Bundesvorstandes sowie des Projekt-Fachbeirates, die sich allerdings nicht nur auf die spezielle Situation in der Stadt Eisenach beziehen. Nach den

0. Allgemeinen Aussagen

werden verschiedene Einsatzgebiete kurz dargestellt und bewertet und zwar Einrichtungen:

1. vor der Einmündung eines Weges / einer untergeordneten Straße auf eine verkehrsreiche Straße,
2. vor sensiblen Grundstücken, z.B. Schulausgängen,
3. an Haltestellenbereichen z.B. bei separaten Straßenbahntrassen,
4. zur Überquerung von Straßenbahngleisen,
5. neben Fußgängerüberwegen auf der Strecke,
6. im Verlauf von Gehwegen,
7. im Verlauf von Mittelstreifen,
8. an zurückversetzten Übergängen an Kreuzungen und Einmündungen,
9. die zusätzlich als Werbeträger genutzt werden sowie
10. an Durchwegungen und Wegen.

0. Allgemeine Aussagen

Die Überschrift zeigt bereits, dass es sehr unterschiedliche Auffassungen über die Begriffswahl gibt und man durchaus von „Schutz-“ oder auch von „Sperr-Einrichtungen“ sprechen kann. Ob eine Einrichtung Fußgängerinnen und Fußgänger „schützt“, sie „leitet“ oder ihnen den kürzeren Weg „versperrt“, ist auch eine Frage des Gefühls. Darüber hinaus gibt es ganz offensichtlich regionale Unterschiede. In Städten der alten Bundesländer wurden sie z.B. häufig weitestgehend entfernt, wogegen sie aus dem DDR-Alltag nicht wegzudenken waren und noch heute in vielen Städten in den neuen Bundesländern vorhanden und teilweise sogar erweitert worden sind. Auf jeden Fall sollte der Begriff „Geländer“ nur für Einrichtungen verwendet werden, die als Hilfsmittel z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen oder an Stufen und Rampen gedacht sind und nicht für eine Verkehrslenkung.

Grundsätzlich erhöhen alle technischen und baulichen Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit dienen sollen, die Risikobereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer. Das ist auch im Straßenverkehr der Fall. Das bedeutet, dass stets eine intensive Abwägung erforderlich ist. Diese beruht immer auf Erfahrungen der Einschätzenden und ist in vielen Fällen nicht emotionslos und allein aufgrund des fachlichen Wissenstandes durchzuführen, zumal die aktuellen Regelwerke bei dieser Fragestellung leider nicht weiterhelfen.

Folgende Anmerkungen wurden dazu von Fachleuten eingebracht:

- Der öffentliche Raum muss allen zugänglich sein. Dieser Grundsatz muss insbesondere in innerstädtischen Gebieten sehr hoch angesetzt werden.
- Öffentliche Ausgaben, die diesem Grundsatz zuwiderlaufen, müssen eindeutig begründbar sein, denn die Städte sind zur sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung verpflichtet [NKomVG, §110, Abs.2]. Dem wird Rechnung getragen, wenn entweder mit einem geringstmöglichen Einsatz an Mitteln ein bestimmter Erfolg (Minimalprinzip) oder mit einem bestimmten Mitteleinsatz das bestmögliche Ergebnis (Maximalprinzip) erzielt werden kann.
- Verkehrseinrichtungen müssen „zwingend geboten“ sein [StVO, §39].
- Mit derartigen Einrichtungen wird der Grundsatz umgekehrt, dass die Gefahr in erster Linie an der Quelle zu bekämpfen ist und nicht durch Schutzmaßnahmen, die auch noch zu Lasten der zu Schützenden gehen. Gefahrminderung ist bei dem Verkehrsträger anzusetzen, der sie verursacht und nicht bei denen, die sie „erleiden“.
- Wer die Fußgängerinnen und Fußgänger ausgrenzt, sorgt dafür, dass Autofahrerinnen und Autofahrer sie weniger beachten und das nicht nur an den Stellen, an denen niemand zu Fuß unterwegs sein darf, sondern darüber hinaus und im gesamten Stadtverkehr.
- Fußgängersperrgitter und vergleichbare Einrichtungen verschandeln das Stadtbild und verlängern in der Regel die Fußwege, indem sie Straßenüberquerungen ver- oder behindern. Eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung aber muss sich zum Ziel setzen, die Fußwegeverbindungen zu vernetzen und zu verkürzen.
- Es ist keine Untersuchung bekannt, in welchen Fällen Fußgängersperrgitter die Sicherheit für Fußgänger erhöhen. Insofern können solche Anlagen auch nicht der persönlichen Absicherung von Verwaltungsmitarbeitern gegen Regressansprüche bei Unfällen wegen mangelnder Infrastruktur dienen. Es wurden zahlreiche Straßenzüge genannt, an denen es nach einem Rückbau von Sperrgittern nicht zu Unfallhäufungen kam.
- Derartige Verkehrslenkungseinrichtungen sind weder in der Straßenverkehrs-Ordnung [StVO], noch im Verkehrszeichen-Katalog [VzKat] enthalten. In den geltenden Regelwerken werden allenfalls die Ausnahmefälle für sehr begrenzte Einsatzkriterien erwähnt. Daraus kann abgeleitet werden, dass sie keine unbestrittene oder gar Regel-Maßnahme darstellen.

1. **Einrichtung vor der Einmündung eines Weges / einer untergeordneten Straße auf eine verkehrsreiche Straße**

Umlaufsperrn oder Bügel sind an diesen Stellen bundesweit noch üblich. Sie können z.B. rennende oder radfahrende Kinder vor ihrem unterschätzten Bremsweg und ein unbedachtes „auf die Straße schießen“ bewahren, aber auch zum gefährlichen Rammbock werden. Bei Gefälle sind diese Einrichtungen noch gefährlicher. Besser wäre es sicher, auf einen Parkplatz zu verzichten und nötigenfalls am Ende einer Gehwegvorstreckung eine flache Begrünung vorzusehen.



Einmündung Schulgäßchen in Mainz.

2. **Einrichtung vor sensiblen Grundstücken, z.B. Schulausgängen**

Auch in solchen Fällen ist zuerst einmal zu prüfen, inwieweit die Gefahr für z.B. Schülerinnen und Schüler durch Geschwindigkeitsreduzierung des rollenden Verkehrs, durch Verbesserungen der Sichtbeziehungen oder durch Querungsanlagen mit Fußverkehrsvorrang (Fußgängerüberwege, Gehwegüberfahrten) vermindert werden kann. Im Zusammenhang mit einem Fußgängerüberweg sind Fußgängersperrgitter „vor Schulen oder Werkausgängen“ ausdrücklich erwähnt [R-FGÜ 3.1(4)]. Der Einsatz sollte aber in Sonderfällen auch bei Fußgängersignalanlagen möglich sein. Allerdings werden sie häufig am Straßenrand spielerisch benutzt oder auch übersprungen, wodurch sich die Kinder und Jugendlichen zusätzlich gefährden. Auch hier wären möglicherweise Gehwegvorstreckungen sinnvoller.



Schulaausgang Breite Straße in Mainz.

3. **Einrichtung an Haltestellenbereichen z.B. bei separaten Straßenbahntrassen**

In den Wartebereichen an Haltestelleninseln ohne direkte Erreichbarkeit können „Geländer“ durchaus sinnvoll sein und werden auch in den Regelwerken erwähnt [EFA 3.4.2.1]. Problematisch sind sie, wenn dadurch "abgeriegelte" Kreuzungen oder Haltestellenbereiche entstehen und die Lenkung des Fußverkehrs zu unnötigen Umwegen zwingt, was sehr häufig der Fall ist. Hier sind Straßenbahnhaltestellen mit einem überfahrbaren Kap eine deutlich bessere Lösung.



Straßenbahnhaltestelle Finther Landstraße in Mainz.

4. **Einrichtung zur Überquerung von Straßenbahngleisen**

An derartigen gefährlichen Querungsstellen werden Drängelgitter und eine Überquerung der Gleise in Z-Form in den Regelwerken ausdrücklich empfohlen [RASt06, 6.1.8.7 und Bild 83]. In anderen europäischen Staaten werden weitaus weniger aufwändige Maßnahmen eingesetzt, z.B. eine rote Markierung des Gleisbereiches mit einem Warnzeichen im Übergangsbereich (z.B. Brüssel).



Überquerung der Straßenbahngleise in Brüssel.

5. **Einrichtung neben Fußgängerüberwegen auf der Strecke**

An Fußgängerüberwegen werden für „unübersichtliche Querungsanlagen in Streckenabschnitten“ [EFA 3.3.2.4] und „wenn Fußgänger in besonderen Fällen daran gehindert werden sollen, die Fahrbahn außerhalb des FGÜ zu überqueren“ [R-FGÜ 3.1(4)] Fußgängersperrgitter empfohlen. Auch hier muss auf die „besondere Fälle“ hingewiesen werden, die zumindest erklärt werden müssen.



Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße in Marl, Maßnahme wegen Radfahrnfällen.

6. Einrichtung im Verlauf von Gehwegen

Dadurch soll ein lineares Queren verhindert werden, welches in Innenstädten die ideale Querungsform darstellen sollte. Zumindest längere Sperrgitter führen nicht nur zu einer körperlichen, sondern in der Regel auch zu einer optischen Trennung. Da mit Fußgängerinnen und Fußgängern nicht mehr zu rechnen ist, führt dies zu einer schnelleren und riskanteren Fahrweise. Das aber erhöht das städtische Geschwindigkeitsniveau und führt an den Enden der Sperrgitter zu Flächen mit erhöhter Konflikt- und Unfallgefahr. Das Ziel, ein angepasstes umsichtiges Fahren zu erreichen, wird konterkariert.



Am neuen Busbahnhof in Eisenach.

7. Einrichtungen auf Mittelinseln

Einrichtungen auf Mittelinseln weisen die gleiche Problematik auf wie an der Bordsteinkante des Gehweges. Sie reizen allerdings noch stärker zum Überspringen und damit führen sie zu einer erhöhten Unfallgefahr.



Mittelstreifen für eine lineare Querung in Ulm-Wiblingen.

8. Einrichtung an zurückversetzten Übergängen an Kreuzungen und Einmündungen

In den Regelwerken werden Abrückungen des Fußgängerüberweges und damit eine der Vorgaben für den Einsatz von Sperrgittern in der Regel verneint:

- „Absperrelemente [Ketten, Gitter, Geländer] sollen nur angewendet werden, wenn damit für Fußgänger [...] größere Nachteile vermieden werden können und die Mindestsichtfelder und die notwendigen Mindestlichtweiten der Seitenraumflächen [...] nicht eingeschränkt werden.“ [RASt06, 7.4.1]

- Es „ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ [RASt 2006, 6.3.4.1]

- Querungsanlagen für den Fußverkehr sollen nicht vom Knotenpunktbereich abgerückt werden. Nur so bleibt der Grundsatz der Straßenverkehrsordnung [StVO §9(3)] gültig, dass die geradeaus gehenden Fußgänger Vorrang vor den abbiegenden Fahrzeugen haben [EFA, 3.3.2.4].

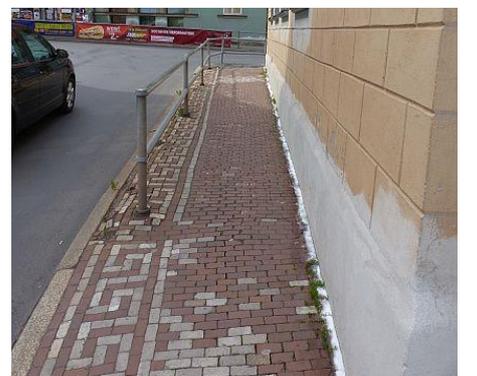
- Die Abrückung der Fußgängerfurten an Knotenpunkten ist nur in Ausnahmefällen akzeptabel, wenn aufgrund großer notwendiger Abbiegeradien der Knotenpunkt ausgeweitet werden muss, wodurch lange Querungswege für Fußgänger und damit lange Räumzeiten an der Lichtsignalanlage entstehen [EFA, 3.3.5.2]. Abbiegeradien und Ausweitungen sind allerdings



Zurückversetzter Übergang an der Amrastraße in Eisenach



Zurückversetzte Furt Bahnunterführung Hospitalstraße in Eisenach



Zurückversetzte Furt Hospitalstraße zur Georgenstraße in Eisenach

auch von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängig und diese sollte in neuralgischen Knotenpunkten eben gerade reduziert sein. Verkehrsplanung sollte darauf ausgerichtet sein, die Abbiegeradien so klein wie möglich zu halten, um die Querungslängen zu verringern. Dies kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Nutze.



Zurückversetzte Furt in der Wartburgstraße in Eisenach.

9. Einrichtungen, die zusätzlich als Werbeträger genutzt werden

Dies ist eine besonders unangemessene Zusatznutzung von Fußgängersperrgittern, da sie im Kreuzungs- und Einmündungsbereich die Sichtbeziehungen für Kinder und Rollstuhlfahrer behindert.



Übergang Hospitalstraße in Richtung Karl-Marx-Straße in Eisenach.

10. Einrichtungen an Durchwegungen und Wegen

Auf solche kostspieligen Einrichtungen sollte mit Rücksicht auf die Steuerzahler weitestgehend verzichtet werden, wenn sie nicht z.B. vor Stürzen an Abhängen schützen sollen.



Fußwegeverbindung in Rostock.

Fotos: 0., 4., 5., 8. und 9. Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V. / 1. bis 3. Simon Bülow / 6. Tom Schiller / 7. Stadt Ulm / 10. Gabriele Koepke .

Zusammenstellung durch den Projektleiter: Dipl.-Ing. Bauwesen Bernd Herzog-Schlagk (Berlin). Zu danken ist Simon Bülow (Darmstadt) aus dem Projekt-Fachbeirat, Dietmar Kettler (Kiel), Ingo Rohlf (Reutlinger), Gabriele Koepke (Rostock), Roland Hasenstab (Kassel) sowie Ursula Walther (Herzogenaurach) aus dem FUSS e.V.-Bundesvorstand für die Anregungen und Hinweise.

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland  FUSS e.V.
Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, info@fuss-ev.de

Das Projekt "Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)" wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Die Verantwortung für den Inhalt der Veröffentlichungen liegt bei den Autoren.