

## Verkehrsberuhigte Strassen mit sanfter Trennung Entwurfsmerkmale und Ausweisung nach StVO

Wiederholt stellt sich die Frage, wie alltägliche gering belastete Strassen verkehrsberuhigt ausgebaut und ausgewiesen werden sollen. Funktional und gestalterisch scheint dabei das Prinzip der „Sanften Trennung“ meist empfehlenswert. Hier werden dazu Fragen nach Entwurf und verkehrsrechtlicher Ausweisung nach StVO thematisiert.

Bei „Sanfter Trennung“ erscheint optisch ein Teilbereich der Strasse so als Fahrgasse, dass er von einzeln fahrenden Fahrzeugen immer benutzt wird. Diese „Fahrgasse“ ist mit der Absicht so schmal (3,0-5,0m) gehalten, dass dort aus Sicherheitsgründen langsam gefahren wird, und dass die Randbereiche für Fussgänger relativ breiter sein können. Es ist für jedermann erkennbar, dass die Abtrennung und die Randbereiche bei Fahrzeugbegegnungen und anderen Gelegenheiten überfahren werden können und müssen. Dies erfolgt umso vorsichtiger und damit sicherer, je deutlicher die Abtrennung ist. Die folgende Abbildung zeigt beispielhaft, dass diese Gestaltung nicht



nur bei beengten Verhältnissen, sondern immer sinnvoll ist. Die überfahrbare Trennung zwischen Fahrgasse und Randbereich kann aus Pflasterzeilen, Belag- und Neigungswechseln, Rinnen, Kannten, oder niederen Borden unterschiedlicher Art bestehen (Foto: 5cm Granitbord, abgerundet).

Zu derartigen Entwürfen werden Richtigkeit und Zuständigkeit folgendermassen beurteilt:

---

### **Unterschiedliche Rechtsgrundlagen:**

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass der Entwurf von städtischen Strassen als hoheitliche Aufgabe der Stadt durchgeführt wird und lediglich der Rechtsaufsicht unterliegt, und zwar im Hinblick auf die Einhaltung allgemeiner fachlicher Sorgfalt, nicht aber im Hinblick auf einzelne Sachgesichtspunkte der Strassengestalt. Für diese gibt es aber keine gesetzlichen Grundlagen. Die fachliche Sorgfalt ist zunächst bei Nachweis der Qualifizierung und Erfahrung der Bearbeiter grundsätzlich gegeben. Die Einhaltung von Richtlinien, Empfehlungen, Handbüchern, Lehrbüchern, wissenschaftlichen Veröffentlichungen oder Leitfäden ist dann nicht zwingend, sondern kann vielmehr in einfachen Fällen die Qualifikation der Bearbeiter ersetzen.

Dagegen wird die verkehrsrechtliche Ausweisung als Vollzug der StVO von der (städtischen) Strassenverkehrsbehörde nicht in kommunaler Hoheit, sondern in Auftragsverwaltung der an das Land übertragenen Bundeshoheit unter Weisungsrecht der Rechts- und Fachaufsicht des Landes durchgeführt. Hier gibt es oft sehr detaillierte, aber relativ kurzfristig wechselnde und nach Bundesland unterschiedliche Durchführungsverordnungen, Erlasse und Dienstanweisungen.

Eine Stadt ist also weitgehend frei beim Strassenentwurf, jedoch völlig gebunden beim StVO-Vollzug. Dies erfordert notwendige Abstimmungen, gleichzeitig aber auch Rücksichtnahmen. Wenn zwischen den Trägern keine einheitlichen verkehrspolitischen Auffassungen bestehen, dürfen diese nicht mit Rechtsfragen vermischt werden. Auch sollte beachtet werden, dass der Strassenausbau i.d.R. 20-30, manchmal erfahrungsgemäss 50 Jahre halten muss. Die StVO und die zugrunde liegenden Politik- und Rechtsauffassungen ändern sich dagegen in wesentlich kürzeren Zeiträumen. Eine Stadt sollte daher eher eine neutrale und flexible Gestaltung wählen, während die verkehrsrechtlichen Ausweisungen möglichst allgemein sein und nicht die Strassengestalt bestimmen sollten. Dies ist im Fall der „Sanften Trennung“ gut möglich.

### **Funktionalität der Gestaltung:**

Das Prinzip der Gestaltung durch wechselnde und sanfte Trennung bietet im Hinblick auf verkehrliche und städtebauliche Anforderungen und insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit die bestmögliche Lösung. Das Ausweichen auf andere Flächen durch Fahrzeuge und Fussgänger ist völlig unproblematisch. Insbesondere an unübersichtlichen Stellen wie Hausecken oder Büschen sind Vorgelege hilfreich, auch wenn sie gelegentlich überfahren werden (müssen). Die „Sanfte Trennung“ mit schmalen Fahrgassen und insgesamt attraktivem Umfeld ohne besondere verkehrstechnische Gestalt ist die wirksamste Massnahme für geringe Fahrgeschwindigkeiten.

Sowohl die Richtlinie RASSt 2006, als auch ihre Vorgängerempfehlungen erwähnen die Möglichkeit von schmalen Fahrgassen. Das „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“ empfiehlt sie für weite Einsatzbereiche. Viele Beispiele sind seit vielen Jahren erfolgreich in Betrieb und vielfach dokumentiert. Vergleichbar sind z.B. auch die überall verbreiteten Dorf- oder Vorortstrassen, die neben einem etwa 4m breiten mittleren Asphaltband links und rechts in Kies und Grün verlaufen. Die empirische Forschung ist in diesem Bereich spärlich, aber es gibt keinerlei Hinweise auf Probleme, insbesondere nicht auf Sicherheitsprobleme. Breitere Fahrflächen würden höhere Geschwindigkeiten nahe legen und sind deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.

### **Verkehrsrechtliche Ausweisung**

Gerade durch die schmale Fahrgasse wird die jeweilige Situation allen Verkehrsteilnehmern optisch gut vermittelt. Die Überfahrbarkeit der Abtrennung und die geringe Breite der Fahrgasse vermitteln

---

darüber hinaus allen Verkehrsteilnehmern zweifelsfrei und in Analogie zu vielen überall bekannten Situationen, dass es sich keinesfalls um eine „Fahrbahn“ nach StVO handeln kann, dass also keine Gebote für Rechts Fahren, Randparken, Benutzungspflichten, etc. bestehen. Wenn keine besondere Ausweisung erfolgt, so gilt nach StVO die an die jeweilige Situation angepasste Geschwindigkeit, sowie das allgemeine Gebot der Rücksichtnahme. Dies scheint in fast allen Fällen ausreichend. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass die Fahrgeschwindigkeiten sich nach dem Erscheinungsbild richten und nur sehr nachrangig nach der jeweiligen Beschränkung nach StVO. Die innerörtliche Begrenzung auf 50 km/h ist dagegen subsidiär zu sehen und liegt ohnehin vielfach weit oberhalb der als angepasst zulässigen Geschwindigkeit.

Damit ist eine Ausweisung von Tempo 30, Tempo 20, oder Tempo 10 nicht erforderlich. Sie wäre in vielen Fällen strassenweise oder als Bereich (auch als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) möglich; die Verwaltungsvorschriften und Erlasse stellen hier allerdings gelegentlich sehr enge Bedingungen, die eine Ausweisung möglicherweise schwierig machen. Verkehrsberuhigte Bereiche sind an derart viele Bedingungen geknüpft, so dass eine Ausweisung nur in wenigen Fällen für zweckmässig gehalten wird. „Verkehrsberuhigte Bereiche“ nach StVO müssen zwar so genannte „Mischflächen“ sein; allerdings müssen Mischflächen keineswegs als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden.

Noch stärker muss vor der Ausweisung von Einbahnstrassen gewarnt werden: Erstens sinkt die Sicherheit tendenziell dadurch, dass Einbahnstrassen tendenziell schneller befahren werden, da die Autofahrer keinen Gegenverkehr erwarten. Zweitens werden die umwegempfindlichen Radfahrer zu verbotener Fahrtrichtung ermutigt. Vor Allem aber werden drittens durch Sperrung einer Richtung die Fahrten im Durchschnitt der betroffenen Stadtbereiche um bis zu 50% verlängert, und allein dadurch die Gefährdung auf der Strasse in dem selben Mass erhöht – abgesehen von sonstigen Störungen und Beeinträchtigungen durch die erzwungenen Umwege. Sofern wenigstens gelegentliche Ausweichstellen vorhanden sind, sollte Zweirichtungsverkehr nicht verboten werden.

### **Parken**

Die Stellplatzproblematik kann hier nur angedeutet werden. Generell wird empfohlen, Stellplätze nicht baulich festzulegen. Eine freie Wahl des Abstellplatzes im Rahmen der allgemeinen Pflicht zur Rücksichtnahme nützt sowohl den Parkenden als auch den Betroffenen mehr. Notfalls können verkehrsrechtliche Ausweisungen durch Markierungen (Farbe, Nägel) vorgenommen werden. Wichtiger sind dagegen Parkzeitbeschränkungen (strassen- oder bereichsweise) und deren strikte Überwachung und Ahndung (in Zukunft automatisch satellitengestützt).

**Zusammenfassend wird als Regelfall eine städtebaulich orientierte Gestaltung nach dem Prinzip „Sanfte Trennung“ empfohlen: mit wechselnd schmalen Fahrgassen, überfahrbaren Rinnen, Kanten, niederen Borden, mit wechselnd ein- oder beidseitig sanft abgetrennten aber überfahrbaren Randbereichen, sowie mit neutraler hochwertiger Gestaltung. Eine besondere verkehrsrechtliche Ausweisung für das Fahren über die generell innerorts geltenden Regelungen der StVO wird in der Regel nicht für erforderlich gehalten.**

[http://www.verkehrsplanung.de/material\\_winning/Stra%dfenVerkehrersschlie%dfung/Stra%dfenVerkehrersschlie%dfung.html](http://www.verkehrsplanung.de/material_winning/Stra%dfenVerkehrersschlie%dfung/Stra%dfenVerkehrersschlie%dfung.html) und andere.