

## DVR-Beispielsammlung

# Gute Straßen in Stadt und Dorf

Gut und sicher – geht das? | Grundlagentext zur fachlichen Einordnung der Beispielsammlung

### Was soll das Adjektiv „gut“ im Zusammenhang mit der Gestaltung von Straßen besagen?

Regelwerke für die Straßengestaltung, allen voran die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“ und die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten „harte“ Vorgaben für die Dimensionierung von Straßen und deren Verkehrsanlagen. Sie geben darüber hinaus vielfältige Hinweise, wie Funktion und Form einer Straße abhängig von deren Bedeutung im Straßennetz und städtebaulichen oder naturräumlichen Kontext aufeinander abgestimmt werden können.

Auch andere FGSV-Veröffentlichungen wie beispielsweise die „Empfehlungen zur Straßengestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)“, die „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des Shared Space-Gedankens“ oder die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)“ sind hilfreich. Und nicht zuletzt werden von etlichen Länderministerien und anderen Institutionen Veröffentlichungen – Leitfäden, Handbücher, Broschüren – herausgegeben, die dem Entwurf von funktional und gestalterisch guten und sicheren Straßen wertvolle Impulse geben.

Gleichzeitig schreiten die Erkenntnisse zu funktionalen Bezügen und Sicherheitsaspekten beim Straßenentwurf voran. Neue Fahrzeuge und Formen der Mobilität haben Einfluss auf Funktion und Sicherheit. Anforderungen an die Nutzung des öffentlichen (Straßen)Raums verändern sich oder erhalten ein anderes Gewicht. Beispielsweise geht das Verständnis von „Inklusion“ als Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen, gesellschaftlichen Leben mittlerweile über das Bildungs- und Erziehungssystem weit hinaus und spielt zunehmend auch in der Verkehrs- und Straßenplanung eine Rolle.

Die vorliegenden Rahmenbedingungen, das komplexe Verkehrssystem, die vielfältigen und teils einander widersprechenden Anforderungen der verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme an Straßen und Verkehrsanlagen, die im Einzelfall gegebenen räumlichen Rahmensetzungen und (kommunal)politischen Kräfteverhältnisse in den Entscheidungsgremien – all dies erfordert im Zuge einer Entwurfsplanung notwendigerweise Abwägungen, Anpassungen und Kompromisse.

Vor diesem Hintergrund werden die hier dokumentierten Straßen bewusst nicht als „Best Practise“ bezeichnet und gewertet. Die Dokumentation soll vielmehr zum Ausdruck bringen, dass ein ernsthaftes Bemühen um Funktion, Gestaltung und Sicherheit (im Verkehr, aber auch im sozialen Gebrauch von Straßen) vielleicht nicht zu optimalen, das heißt „besten“, aber doch zu „guten“, ausgewogenen Ergebnissen führen können.

### **Aber ist „gut“ auch sicher?**

Die Erläuterungen zu den einzelnen Beispielstraßen versuchen, deren spezifische Eigenart differenziert darzustellen. Dabei wird im Einzelfall rasch deutlich, dass die vorhandenen Rahmensetzungen das Spektrum der theoretisch denkbaren Entwurfslösungen einschränken. Die vorhandene Straßenraumbreite zwischen den Gebäuden oder anderen Randnutzungen ist beispielsweise meist begrenzt. Aus der Bestandssituation ergeben sich weitere einschränkende Bedingungen. Dies führt dazu, dass Kompromisse hinsichtlich der verfügbaren Breiten und Flächen für die verschiedenen am Verkehr Teilnehmenden gefunden werden müssen. Einzelne Flächen müssen beispielsweise gemeinsam genutzt werden. Oder für einzelne Verkehrsanlagen lassen sich nur die in den Regelwerken vorgegebenen Mindestmaße – statt wünschenswerter Standard- oder Komfortmaße – realisieren. Unterschiedliche Verkehrsführungen, insbesondere solche für den Radverkehr, haben im Vergleich unterschiedliche Vor- und Nachteile. Die eindeutig beste Lösung lässt sich daher kaum finden.

Und nicht zuletzt: Wie die am Verkehr Teilnehmenden sich verhalten, wie sie miteinander umgehen, ob sie aufmerksam sind und inwieweit sie sich an die geltenden Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) halten – all dies ist auch durch eine gute Straßengestaltung nur bedingt beeinflussbar.

Gleichwohl zeigen die dokumentierten Beispiele, dass mit der Umgestaltung vor allem das Unfallgeschehen an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten sowie beim Überqueren der Fahrbahn reduziert werden konnte. Auch eine Verringerung der Unfallschwere und der Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Menschen war durchweg zu verzeichnen.

Grundlage für die formulierten Erkenntnisse ist eine Unfallbetrachtung in einem relevanten, mehrjährigen Zeitraum. Im Ansatz wurde für jedes Fallbeispiel eine Vorher-Nachher-Betrachtung des Unfallgeschehens auf der Basis von drei Kalenderjahren vor Beginn der ersten Bauarbeiten und drei Kalenderjahren nach Verkehrsfreigabe mit besonderem Schwerpunkt auf Unfällen mit Personenschaden, insbesondere unter Beteiligung von Zufußgehenden und Radfahrenden, zugrunde gelegt. Wie sich gezeigt hat, blieb dieser Ansatz in seiner Aussagekraft allerdings begrenzt:

- Nicht für alle Beispiele standen bei der Dokumentation bereits Unfalldatensätze aus drei Kalenderjahren nach Verkehrsfreigabe zur Verfügung. Für diese Fälle ist es beabsichtigt, die Verkehrssicherheitsbewertung zu einem späteren Zeitpunkt auf der Basis erweiterter Unfalldatensätze zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.
- Im Zuge längerer Bauzeiten bzw. Zwischennutzungsphasen in den betreffenden Straßen hat sich die Verkehrsteilnahme teilweise nach Verkehrsfreigabe deutlich verändert. Insbesondere hat das Radverkehrsaufkommen in den betrachteten Zeiträumen teilweise erheblich zugenommen.
- Gleichzeitig hat die Umgestaltung zu Veränderungen bei der verkehrlichen Nutzung geführt. Die umgestalteten Straßen werden von den am Verkehr Teilnehmenden teilweise deutlich anders genutzt als vor der Umgestaltung. Dies führt auch zu einer veränderten Charakteristik des Unfallgeschehens.

Eine digitale Kartierung von Verkehrsunfällen wird erst seit einigen Jahren verbreitet durchgeführt. Für die dokumentierten Beispiele lagen insbesondere für die Vorher-Zeiträume überwiegend keine Unfalltypenkarten<sup>1</sup> vor. Zurückgegriffen wurde daher vorwiegend auf mehrjährige Unfalldatensätze der polizeilichen Unfallstatistik und auf die polizeilichen Erkenntnisse zur Entwicklung von Unfallhäufungsstellen und -linien.

Nach der Umgestaltung verbleibende Defizite hinsichtlich Funktion und Sicherheit werden in den Fallbeispielen durchaus benannt. Dies soll dazu verhelfen, dass die breite Zielgruppe, die diese Dokumentation anspricht – Planende, Entwerfende, Planungsbeteiligte und -betroffene, am Straßenentwurf Interessierte und nicht zuletzt über die Umsetzung von Planungen (politisch) Entscheidende – am Beispiel lernend wertvolle Erkenntnisse für das eigene Handeln gewinnen mag.

Grundsätzlich hilfreich erscheint es im konkreten Planungsfall, das Instrument des Sicherheitsaudits zu nutzen, um Sicherheitsdefizite auf den verschiedenen Stufen des Entwurfsvorgangs systematisch aufzuspüren. Sicherheitsaudits werden von hierfür eigens ausgebildeten „Sicherheitsauditoren“ durchgeführt. Mittlerweile bieten zahlreiche Institutionen eine qualifizierte Weiterbildung für Planende in öffentlichen Fachverwaltungen und privaten Ingenieurbüros an. Eine Liste ausgebildeter Auditoren sowie autorisierter Ausbildungsstellen stellt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) online zur Verfügung.

## Gut und schön?

Gut gestaltete Straßen werden übrigens oft auch als „schöne“ Straßen wahrgenommen. Es sind Straßen, in denen man sich gerne aufhält, in denen Kinder gerne ihren Schulweg zu Fuß gehen und auch Einkäufe gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad getätigt werden. Alte Menschen können hier ihre

<sup>1</sup> Im Anhang findet sich eine „Lesehilfe“ für die in einigen Beispielen dargestellten Unfalltypenkarten.

Wege unterbrechen, um zu rasten und finden Möglichkeiten dazu. Jugendliche können sich hier aufhalten und treffen ohne Konsumzwang, das heißt ohne ein außergastronomisches Angebot in Anspruch nehmen zu müssen, bei dem bezahlter Verzehr zwingend ist. Aber auch Außergastronomie findet ihren Platz. Bäume spenden im Sommer Schatten. Kunstwerke, Spielgeräte, Wasserelemente beleben den Aufenthalt.

Den Zusammenhang von Funktion, Form und Schönheit stellt eine Fachveröffentlichung aus dem Jahr 2014 sehr anschaulich und umfassend dar, die daher an dieser Stelle ausdrücklich benannt und zur vertiefenden Lektüre empfohlen wird. Das Buch „Schöne Straßen und Plätze – Funktion Sicherheit Gestaltung“ (Autor: Harald Heinz) ist im Kirschbaum-Verlag erschienen.

### **Welche Schlussfolgerungen lassen sich im Hinblick auf „gute“ Gestaltung ziehen?**

Gut gestaltete Straßen bieten offenbar – dies kann man aus den vorliegenden Erfahrungen und Erkenntnissen (auch über die dokumentierten Fallbeispiele hinausgehend) ableiten – auf jeden Fall ein höheres Maß an Sicherheit als die je gegebene Ausgangssituation. Wesentliche Grundaspekte betreffen hierbei offenbar:

- gute Sichtbeziehungen zwischen allen am Verkehr Teilnehmenden,
- ein dichtes und damit Umwege weitgehend reduzierendes Angebot an gesicherten Überquerungsstellen,
- Sicherheitsstreifen, insbesondere zwischen den Anlagen des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs (Parkstreifen), aber auch zwischen Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen,
- ein Verzicht auf die Kombination von Mindestmaßen bei der Dimensionierung der Verkehrsflächen für Zufußgehende, Radfahrende, Autoverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und parkende Fahrzeuge im Straßenquerschnitt,
- die Gestaltung von multifunktionalen Flächen bzw. Streifen im Seitenraum, die mehrere sinnvolle und gegebenenfalls auch temporär wechselnde Nutzungen ermöglichen,
- ein gezielter, sensibler Einsatz von Mischverkehrsflächen nach dem sogenannten „Shared Space“-Ansatz auch in Fahrbereichen, wo es sich aufgrund der gegebenen hohen Frequenzen im querenden Fußverkehr anbietet und eine angemessene städtebauliche „Rahmung“ besteht sowie nicht zuletzt
- Entwurfselemente und -prinzipien, die dem (Kraft)Fahrzeugverkehr angepasste Geschwindigkeiten nahelegen.

Gut gestaltete Straßen und Plätze dienen nicht nur zu Verkehrszwecken. Sie prägen öffentliche Räume und deren Erleben durch die Menschen, die hier wohnen, arbeiten, unterwegs sind und sich aufhalten. Sie tragen zu einer Identifizierung und positiven Konnotation im Sinne von „meine Straße“ bei. Sie bilden sozialen Raum für Bewegung und Begegnung. Grundbedingung für all dies ist ein „ganzheitlicher“ Entwurf unter Berücksichtigung aller vorhandenen Anforderungen und Ansprüche an den jeweiligen Straßenraum.

## Und wie geht es weiter?








Die dokumentierten Straßen wurden auf der Basis von individuellen Kenntnissen sowie „auf Zuruf“ ausgewählt. Viele andere Straßen, die hinsichtlich Funktion, Gestaltung und Sicherheit dem Adjektiv „gut“ entsprechen, könnten hier ebenso veröffentlicht werden. Die Dokumentation soll daher in den kommenden Jahren erweitert und auch auf andere „Typen“ von Straßen, beispielsweise auf Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen oder dörfliche Straßen ausgedehnt werden.

Abschließend sei noch darauf verwiesen, dass die Form der Online-Dokumentation im Internet grundsätzlich die interessante Möglichkeit bietet, neuere Erkenntnisse zu den einzelnen dokumentierten Beispielen bei Bedarf leichter als bei Printmedien (die dafür eine Neuauflage erfordern würden) „nachzufüttern“. Inwieweit dies tatsächlich sinnvoll und möglich sein wird, muss die Zeit ergeben. Wünschenswert erscheint dies vor allem bezogen auf die in den Beispielen enthaltenen Einschätzungen zur Verkehrssicherheitswirkung. Die vorliegenden Daten waren – wie weiter oben erläutert – zum Zeitpunkt der Fertigstellung nicht in allen Fällen aussagekräftig genug, um auf Dauer damit zufrieden sein zu können. Dies soll nach Möglichkeit zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

## Anhang: Lesehilfe für Unfalltypenkarten

# Lesehilfe für Unfalltypenkarten

Unfalltyp	Erläuterung
<b>1</b>  grün	<b>Fahrerunfall(F)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
<b>2</b>  gelb	<b>Abbiege-Unfall (AB)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
<b>3</b>  rot	<b>Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.
<b>4</b>  rot weiß	<b>Überschreiten-Unfall (ÜS)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
<b>5</b>  hellblau	<b>Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
<b>6</b>  orange (magenta)	<b>Unfall im Längsverkehr (LV)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
<b>7</b>  schwarz	<b>Sonstiger Unfall (SO)</b> Unfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)

Sondermerkmale			
 <b>Fußgänger</b> (rot)	 <b>Radfahrer</b> (hellgrün)	 <b>Krad</b> (gelb)	 <b>Baum</b> (dunkelgrün)
 <b>Alkohol</b> (hellblau)	 <b>Überholen</b> (violett)	 <b>Wild</b> (braun)	

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Ausgabe 2012, Köln; Bilder 9 und 10

## Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
 Auguststraße 29 | 53229 Bonn | Postfach 53222 Bonn  
 T +49 (0)228 40001-0 | F +49 (0)228 40001-67 | E info@dvr.de | www.dvr.de | Link zur Beispielsammlung: www.dvr.de/gutestrassen

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M.Eng.  
 Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de