

Aus Straßenverkehrstechnik 12/2011

Richtlinien, Empfehlungen, Handbücher und Merkblätter – absolut bindend oder rein fakultativ?

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Schon wieder geht ein Jahr zu Ende – eine gute Gelegenheit, Bilanz zu ziehen. Mein Jahr 2011 war neben den universitären Aufgaben in Lehre und Forschung geprägt von Vorträgen, Seminaren und Schulungen. In diesem Jahr standen Alexandria, Kairo, Delhi, Rostov am Don, Mexico City und Sao Paulo auf dem Programm. Derartige Aufenthalte haben den Vorteil, dass Sichtweisen mancher Problemlagen im eigenen Land vor dem Hintergrund der massiven Probleme in Entwicklungs- und Schwellenländern relativiert werden können. Dieses gilt für viele gesellschaftsrelevante Gesichtspunkte wie auch für den Verkehrsbereich. So sind ein Stau auf einer 20-streifigen Autobahn in Brasilien, eine Fahrtzeit von 60 Minuten für acht Kilometer in Mexiko, ein 50cm tiefes Schlagloch in Russland, ein ungeordnetes Gewusel in einem Knotenpunkt in Indien oder die Angabe von 4.000 – 16.000 Verkehrstoten in Ägypten (man weiß es halt nicht so genau) auf ihre Weise beeindruckend.

Verkehrsplanerisch orientieren sich diese Länder meist an den USA. Die US-amerikanischen Regelwerke sind in englischer Sprache leicht verfügbar. Die Richtlinientexte werden eins zu eins in die Landessprache übersetzt und die Abbildungen unverändert übernommen. So basiert dann eine ägyptische Straßenplanung auf Erkenntnissen der Verhaltensbeobachtungen von US-Bürgern, die sich aufgrund der ausgeprägten sozialen und polizeilichen Kontrollen größtenteils rücksichtsvoll und regelkonform fortbewegen. Demgegenüber führen fehlende Kontrollen und ein hohes Maß an Korruption verbunden mit einer sehr großzügigen Bemessung der Kfz-bezogenen Infrastruktur zu chaotischen Verkehrsverhältnissen in vielen Teilen der Erde.

Stellt man dort den Entstehungsprozess, die Struktur und ausgewählte Inhalte unserer deutschen Regelwerke vor, trifft man auf durchweg sehr aufmerksame, manchmal staunende und oft ungläubige Zuhörer. Diese können sich kaum vorstellen, dass es eine eigene Forschung zum Aufbau von Richtlinien gibt, dass die Regelwerke im Hinblick auf ihre Verbindlichkeit strukturiert sind, dass die Richtlinien bei allen Planungen angewendet werden müssen, dass die Verkehrssicherheit oberste Priorität und Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs hat, dass Fahrstreifenbreiten von 3,25m innerorts genügen, dass an Kreisverkehren ein vorgegebenes Ablenkmaß einzuhalten ist, dass Linksabbieger an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten eine eigene Phase erhalten sollen, dass Gehwege grundsätzlich eine nutzbare Breite von 1,80m plus Sicherheitsraum aufzuweisen haben, dass Borde für Rollator-Nutzer auf 0 und für Blinde und Sehbehinderte auf 6 cm auszulegen sind, dass ausreichend breite und sichere Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen geplant werden sollen oder dass Fußgängerverkehrsanlagen grundsätzlich barrierefrei sein müssen.

Zurück auf deutschem Boden stelle ich dann mit Erschrecken fest, dass sich unsere Planerinnen und Planer dieses auch nicht vorstellen können.

Ist aber so.

Ich halte die Strukturierung in R1-, R2-, W1- und W2-Regelwerke, die damit verbundene Definition von Verbindlichkeiten, die Standardisierung von Verkehrsanlagen, die Betonung der Verkehrssicherheit und die neuen Vorgaben der jungen Entwurfsrichtliniengeneration für die wichtigsten Errungenschaften der letzten Jahre. Damit meine ich nicht, dass die uns noch so vertraute RAS-Reihe, die EAHV oder die EAE schlecht gewesen wären – sie sind halt nur veraltet und passen nicht mehr auf neue Anforderungen. Der zukünftig maßgebende Begegnungsfall Rollator-Rollator lässt sich auf Gehwegen von 1,50m Breite nun mal nicht abwickeln. Signalsteuerungen ohne Linksabbiegeschutz sind nicht nur für ältere Menschen nun mal zu komplex.

Robert Schnüll beschrieb 1992 in dieser Zeitschrift ein „gewandeltes Verständnis zur Bedeutung von Richtlinien“ weg von Entwurfsanweisungen in knapper Form mit normativen Vorschriften hin zu maßgeschneiderten Lösungen für den Einzelfall. Dabei sollten die Regelwerke als Argumentationshilfen für „verantwortlich handelnde, mündige und fachkundige Anwender“ verstanden werden. Dagegen wäre nichts einzuwenden, sofern derartige „Hilfen“ zum konsequenten Durchsetzen von sicherheitsrelevanten und funktional notwendigen Gestaltungselementen reichen und sofern die Nutzung maßgeschneiderter Einzellösungen sicher und ohne Unfälle erfolgen könnte. Beides ist aber leider nicht der Fall.

Nur zu oft werden allein aus wirtschaftlichen Erwägungen Regeln missachtet, werden Gehwege in neuen Wohngebieten auf dem Acker mit einer Breite von 1,20m konzipiert oder Mindestmaße von Querschnittselementen kombiniert. Nur zu oft werden Parkstände dort genehmigt, wo sie die notwendigen Sichtdreiecke an Knotenpunkten oder an Überquerungsanlagen beeinträchtigen. Und dann haben wir den Salat. In einem aktuellen Forschungsvorhaben stellen wir gerade fest, dass Kinder und ältere Menschen überproportional oft und schwer an solchen Knotenpunkten verunglücken, die komplex und nicht standardgemäß gestaltet sind, obwohl dieses möglich gewesen wäre. Nicht umsonst gibt es die Devise zur selbsterklärenden, zur standardisierten und damit sicheren Straße.

Deshalb existieren nunmehr verbindliche Standards in ebenso verbindlichen R1- und R2-Regelwerken. Und werden dort die Begriffe „soll“, „sollen“, „ist“ und „sind“ verwendet, handelt es sich um Vorgaben, die einzuhalten sind. Selbstverständlich kann im Rahmen der Abwägung davon abgewichen werden – aber nur, wenn dieses notwendig und hinreichend nachvollziehbar dokumentiert wird.

Es gibt durchaus einzelne Rechtsprechungen, nach denen der "Stand der Technik" in den Regelwerken als rechtsverbindlich bezeichnet werden kann - völlig unabhängig von etwaigen Einführungserlassen und darin aufgeführten Regelungsbereichen. Zugegebenermaßen ist die Rechtsprechung in diesem Bereich aber uneinheitlich und ziemlich undurchsichtig – was wirklich einklagbar ist wird sich wohl erst dann zeigen, wenn ein verunglückter Rollator-Nutzer wegen zu geringen Gehwegbreiten oder ungenügenden Bordabsenkungen klagt. Darauf sollten „verantwortlich handelnde, mündige und fachkundige Anwender“ der Regelwerke nicht warten, sondern sich mit allen Mitteln auch gegen Widerstände für die Einhaltung der Regeln einsetzen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein gutes und erfolgreiches Jahr 2012.

Ihr

Jürgen Gerlach

