Piesi w Niemczech

Aleksandra Zienkiewicz

AKCJA MIASTO
eea grants
FUNDACJA BATOREGO
Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Niniejsze opracowanie dotyczy kilku aspektów niemieckiej polityki pieszej. Ta tematyka nie jest szczególnie obecna w dyskursie publicznym Republiki Federalnej Niemiec (w przeciwieństwie np. do rowerów, kolei czy samochodów; choć zapewne i tak bardziej niż w Polsce), przegląd przepisów i rozwiązań niewątpliwie jednak świadczy, że Niemcy są krajem przyjaźniejszym podróżom pieszym niż Polska. Wskazują na to statystyki dotyczące wypadkowości pieszych w Polsce i Niemczech: zgodnie z danymi NIK, zagrożenie utratą życia w wypadku drogowym jest dla pieszych prawie trzy razy wyższe w Polsce niż w Niemczech. Tam rocznie ginie ok. 400 pieszych, w Polsce ponad 1100 osób.

Prawo

A. Przejścia dla pieszych

Niemieckie prawo chroni pieszych zwłaszcza przy pokonywaniu przez nich ulicy. § 26 StVO (Straßenverkehrs-Ordnung, Ordynacja o ruchu drogowym) jasno określa zasady zachowania na przejściu dla pieszych. Ten przepis warto zacytować w całości:

(1) Na przejściach dla pieszych pojazdy, z wyjątkiem pojazdów szynowych, mają obowiązek umożliwić przejście przez jezdnię wyraźnie oczekującym na przejście pieszym, a także użytkownikom wózków inwalidzkich.

(2) W przypadku utrudnień w ruchu, pojazdy nie mogą wjeżdżać na przejście dla pieszych, gdyby musiały na nim czekać.

(3) Na przejściach dla pieszych nie wolno wyprzedzać.

(4) Powyższe przepisy stosuje się odpowiednio w przypadku przejść wyznaczonych przez drogi rowerowe lub inne części drogi.

Nie tylko nie ma mowy o „wchodzeniu pod nadjeżdżający pojazd", ale też nie wymaga się wyrażenia woli w sposób szczególny. W praktyce sądów niemieckich, zamiar pieszego jest wyraźnie zauważalny, gdy pieszy stoi przy krawężniku patrząc na przejście lub gdy się do niego zbliża. Zgodnie z praktyką sądową, ochrona przez przepisy obejmuje co najmniej 4 m od przejścia, lecz nie więcej niż 6-8 m.

Taka jest też praktyka w Niemczech: samochód zasadniczo zwalnia przed przejściem. Jest to często zaskoczeniem dla Polaków podróżujących do zachodnich sąsiadów.

U naszych zachodnich sąsiadów zasadniczo można przekraczać drogę wszędzie, jednak (zgodnie z § 15 ust. 3 StVO) „uwzględniając ruch pojazdów" oraz najkrótszą drogą, natomiast obowiązek przechodzenia tylko na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych istnieje jedynie, gdy „wymaga tego sytuacja na drodze".

Fot. 1. Uspokojenie ruchu za pomocą zwężenia jezdni oraz „poduszek berlińskich" w miejscowości Oberderdingen im Kraichgau (okolice Karlsruhe, Badenia-Wirtembergia" autor: Dr. Eugen Lehle/creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0

B. Parkowanie

Niemieckie prawo chroni także pieszego na chodnikach (w przeciwieństwie do Polski, gdzie w całym kraju dopuszczalne jest parkowanie w tym miejscu). Zgodnie z § 12 StVO parkowanie jest dopuszczalne jedynie na ulicach, a na chodnikach - tylko gdy wyraźnie wskazują na to znaki drogowe.

Tzw. ogólny przepis administracyjny do ordynacji o ruchu drogowym (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) ogranicza jednak zasady stosowania przez zarządców drogi znaku nr 315 (dopuszczającego parkowanie): „Parkowanie na chodnikach można dopuścić tylko, gdy zostanie odpowiednie miejsce dla nieskrępowanego ruchu pieszych, wózków dziecięcych czy wózków inwalidzkich, także gdy się omijają; gdy chodniki i leżące pod nimi sieci podziemne nie będą zniszczone przez parkujące pojazdy, a także gdy nie naruszy to dostępu do sieci podziemnych".

Warto podkreślić, że słupki są w niemieckich miastach częstym widokiem, a zarządcy terenu nie obawiają się ich stawiania w miejscach potencjalnie narażonych na nielegalne parkowanie.

C. Chodniki

Korzystne dla pieszych są też normy techniczno-budowlane. Zgodnie z opracowaniem z 2002 r. „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen" (Zalecenia dla urządzeń ruchu pieszego), wykonanych przez Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Towarzystwo Badawcze Drogownictwa i Transportu), minimalna szerokość chodnika to 2,5 metra (gdy w Polsce standardem budowlanym jest 2 m, zaś drogowym - 1,5 m).

Zgodnie z wizją Towarzystwa, chodnik powinien być na tyle szeroki, by minęły się na nim dwie osoby w parasolach lub dwie osoby na wózku. Zgodnie z badaniami, 46% pieszych ma też torbę lub inny bagaż, a 40% idzie co najmniej w parze.

Do tych 2,5 m należy doliczyć dodatkowe szerokości, np. 1 m przy kominie, 2-2,5 m obok drzewa, 1,5 m przy przystanku komunikacji publicznej.

Mimo nazwy, owe zalecenia mają praktyczną moc prawną, jako tzw. Technisches Regelwerk czyli zbiór właściwych technicznych norm dla danej branży. Są zatem powszechnie przestrzegane przez inżynierów.

Osobny przepis prawa (§ 35 ust. 6 StVO) chroni zaś chodniki przez uszkodzeniem przez urządzenia czyszczące. Wjeżdżać na chodnik może tylko maszyna o maksymalnej masie 2,8 tony i wewnętrznym ciśnieniu opon mniejszym niż 3 bary i to w sposób, który zapewni brak szkody.

D. Inne przepisy

W Niemczech nie obowiązuje przepis nakazujący posiadanie po zmroku w terenie niezabudowanym elementów odblaskowych. Obowiązkami nie powinni być bowiem obciążani uczestnicy ruchu, którzy nie powodują zagrożenia.

Rowerem mogą poruszać się po chodniku tylko i wyłącznie dzieci do lat 10. Przez brak innych wyłączeń, skłania się samorządy miejskie do inwestowania w drogi rowerowe, a rowerzystów zniechęca od używania chodnika. Chodniki powinny pozostać dla pieszych.

We wspólnym stanowisku turyńskiego oddziału stowarzyszenia rowerowego ADFC i Turyńskiego Związku Niewidomych i Ociemniałych zapisano: „oba stowarzyszenia widzą rozwiązanie problemu w oddzieleniu ruchu pieszego i rowerowego. Trzeba tu wykorzystać wszelkie możliwości w zakresie planowania transportu. Wdrożenie tego postulatu leży nie tylko w interesie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych, ale i wszystkich uczestników ruchu".

Polityka piesza

W 1985 r. w Kassel powstał „Fuss e.V." (Fachverband Fußverkehr Deutschland - Związek Fachowy Ruchu Pieszego w Niemczech). Nazwa („Stopa") odnosi się do słowa „Fußverkehr", który oznacza „ruch pieszy", literalnie „ruch stopą". Stowarzyszenie działa jako lobby interesów pieszych, wspiera modelowe rozwiązania, a także tworzy „piesze plany miast" (http://www.fussgaenger-stadtplaene.de/).

Obecnie stowarzyszenie ma siedzibę w Berlinie i liczy sobie ok. 500 członków; podzielone jest na grupy regionalne i komisje fachowe. Podobne stowarzyszenia istnieją w Szwajcarii (Fussverkehr Schweiz; Ruch Pieszy Szwajcaria) i Austrii (Walk-space.at).

Stowarzyszeniu udało się m.in. udaremnić planowaną w 2001 r. reformę StVO. Zgodnie z opisem na stronie organizacji „pod hasłem mniejszej liczby znaków i lepszego oznakowania, przewidziane były: więcej parkowania na chodnikach i drogach pieszych, likwidacja stref zamieszkania, mniej buspasów, więcej prędkości, mniej zakazów wyprzedzania i zmniejszenie zakazów zatrzymywania i postoju.

Od 2004 r. stowarzyszenie, wspólnie z landem Berlin i organizacją ekologiczną BUND, tworzy w Berlinie sieć 20 „głównych zielonych dróg" (20 grüne Hauptwege), która ma na celu wyznaczenie przyjaznych dróg dla ruchu pieszego.

W 2011 r. pierwszą w historii „politykę pieszą" uchwalił Berlin. Głównym celem był spadek ofiar śmiertelnych o 20 proc. przez pięć lat, a także likwidacja barier na skrzyżowaniach do 2020 r. Dziennik „taz" ko-

mentował jednak złośliwie: „samochody, jak od lat 60., mają pierwszeństwo i zajmują najwięcej miejsca (...), u podstaw planowania śródmieścia, opartego na interesie publicznym, musi stać postępowa polityka" (http://www.taz.de/!5115909/). Wskazywał też na takie problemy, jak zbyt krótkie zielone światło albo brak systemów informacji dla pieszych.

Mimo tego, w stolicy Niemiec w 2013 r. ruch pieszy wynosił 31 proc. podróży ogółem; samochody 29 proc., komunikacja zbiorowa 27 proc. i rowery - 13 proc.

Od tego czasu wprowadzono w Berlinie m.in. trójkomorowe światła dla pieszych, pilotażowe woonerfy (strefy zamieszkania), stworzono analizę miejsc najbardziej niebezpiecznych. Regularnie przeprowadzane są też badania ankietowe pieszych.

Działa też specjalna komisja doradzcza (Beratungsgremium „Berlin zu Fuß"; gremium doradcze „Berlin pieszy"), którego członkami są urzędnicy i przedstawiciele organizacji transportowych, ekologicznych i naukowych.

W 2014 r. senat Berlina uchwalił też plan bezpieczeństwa komunikacyjnego, którego celem jest redukcja ofiar śmiertelnych w 2020 r. o 30 proc. w stosunku do roku 2011. Jego częścią jest m.in. rozwój systemu zbierania danych o wypadkach, szersze badania, stworzenie pełnej sieci tras rowerowych, zwłaszcza w postaci pasów rowerowych, likwidacja czarnych punktów, a także szeroka edukacja, zwłaszcza w szkołach podstawowych.

Fot. 2. Shared space w centrum Stuttgartu (Tübinger Straße) autor: Mussklprozz/creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0

Strefy piesze

Niemcy mają dużą tradycję tworzenia takich stref. Pierwsza z nich powstała 9 listopada 1953 r. w Kassel (Hesja), na ulicy Treppenstrasse. Drugim miastem była Kilonia (Szlezwik-Holsztyn), która wyłączyła z ruchu samochodów Holstenstrasse 12 grudnia 1953 r. Pierwsza strefa w ówczesnej Niemieckiej Republice Demokratycznej powstała w połowie lat 60., w Magdeburgu.

Głównym powodem w pierwszych latach była możliwość zaplanowania stref centralnych miast zupełnie na nowo, z uwagi na olbrzymie zniszczenia wojenne. Innym powodem była wzrastająca gwałtownie motoryzacja, która zabierała coraz większe przestrzenie w niemieckich miastach.

Obecnie do sztandarowych stref pieszych należy m.in. Zeil - główna handlowa ulica Frankfurtu. Na odcinku ok. 500 metrów od lat 70. niedopuszczalny jest ruch samochodów. Na godzinę z ulicy korzysta ok. 10,3 tys. osób (według badania Magnus Danneck: Deutschlands meistbesuchte Einkaufsmeile 2014 firmy JLL), a czynsze handlowe od lat są najwyższe w skali Niemiec. Frankfurcka strefa piesza jest o wiele szersza i obejmuje m.in. niewielkie uliczki w okolicach Katedry, a także zaułki łączące Zeil z Katedrą oraz plac przed Operą.

Dwie najpopularniejsze ulice piesze Niemiec znajdują się w Kolonii (Schildergasse; 14,5 tys. pieszych/godz., Hohe Straße 12,8 tys., pieszych/godz.), kolejne: w Stuttgarcie (Königstraße, 12,6 tys. pieszych/godz), w Dortmundzie (Westenhellweg 12,4 tys.). Oczywiście, wszystkie te drogi są przeznaczone dla ruchu innego niż samochodowy.

Fot. 3. Zeil, główna handlowa ulica Frankfurtu nad Menem autor: Eva K./http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/

Częstym widokiem w Niemczech jest tramwaj w strefie pieszej - m.in. na Planken w Mannheimie, we Fryburgu Bryzgowijskim, czy też na Bahnhofstrasse w nieodległym od Wrocławia Görlitz.

Fot. 4. Deptak z tramwajem w Mannheimie (Planken) autor: Aleksandra Zienkiewicz

ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty.
Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:
Bank Gospodarki Żywnościowej SA
51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: **darowizna na cele statutowe**

Stowarzyszenie Akcja Miasto
Śliczna 51/21
Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Krzeszowski

AKCJA
MIASTO