

Sanierung Einfahrtsbereich Schule Wahrsov - baufällige Mauer

<i>Amt Schönberger Land</i> Fachbereich IV <i>Datum</i> 16.02.2026	<i>Bearbeitung:</i> Stefan Eggers <i>Bearbeiter/in-Telefonnr.:</i> 038828/330-1418
---	---

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf (Vorberatung)		Ö
Finanzausschuss der Gemeinde Lüdersdorf (Vorberatung)		Ö
Hauptausschuss der Gemeinde Lüdersdorf (Vorberatung)		Ö
Gemeindevertretung Lüdersdorf (Entscheidung)		Ö

Sachverhalt

In mehreren vorangegangenen Sitzungen der Gemeinde Lüdersdorf ist die baufällige Mauer an der Schulzufahrt in Wahrsov zur Sprache gekommen. Dabei gab es wiederholt unterschiedliche Ansichten bezüglich einer möglichen Sanierung oder eines Umbaus.

Es erfolgte am 13.02.2026 ein Vor-Ort Termin mit Mitarbeitern des Amtes sowie Vertretern der Gemeinde.

Die Mauer an der Schulzufahrt ist standfest und droht nicht zu kippen. Eine Gefahr besteht lediglich bei den lose aufliegenden Platten. Die Treppe, das Gelände sowie der Gehweg weisen einen desolaten Zustand auf. Die Verkehrssicherheit ist durch lose Platten, Wurzelaufbrüche und schiefe Treppenstufen nicht mehr gegeben. Ein Rückbau oder eine Sperrung wären zwingend erforderlich, da die Gemeinde verkehrssicherungspflichtig ist.

Der Zufahrtsbereich ist sehr schmal (ca. 3,5m breite) und bedarf einer entsprechenden Beschilderung.

Es sollte die Beschilderung eines verkehrsberuhigten Bereiches angeordnet werden. Innerhalb des Bereiches gelten besondere Verhaltensregeln, wie Schrittgeschwindigkeit, warten bei Bedarf sowie Nutzung der gesamten Straßenbreite durch Fußgänger.

Die Zufahrt an der Mauer komplett zu sperren und nur den Fuß- und Radverkehr zuzulassen ist aufgrund der privaten Zufahrten (Nr. 19/ Nr. 20) nicht möglich.

Die Zufahrt an der Hans-Wende Halle ist in Ihrer Dimensionierung und Ausführung der Schulzufahrt an der Mauer gleichzustellen.

Die vorhandene Breite von ca. 3,5m sowie das Fehlen eines gesonderten Fußweges und der Beschilderung besitzen großes Konfliktpotenzial.

Aufgrund der oben genannten Problematiken wurde eine Skizze angefertigt, auf der ersichtlich werden soll, wie ein Umbau realisiert werden müsste, um den aktuellen Richtlinien zu entsprechen.

Bei Neuanlage eines Gehweges müssen mindestens 2,50m vorhanden sein.
Ein kompletter Umbau von beiden Zufahrten mit 2 Fahrspuren sowie baulich getrenntem

Gehweg ist aus fachlicher Sicht anzuraten.

Die Kosten zur Sanierung der Mauer sowie Rückbau des Gehwegs mit korrekter Beschilderung (Variante A), des Rückbaus der Mauer und des Gehweges mit korrekter Beschilderung (Variante B) sowie die Kosten des fachlich korrekten Umbaus nach gängigem Regelwerk (Variante C) sind anliegend dargestellt.

Beschlussvorschlag

Die Gemeinde Lüdersdorf beschließt zur Sanierung bzw. Herstellung der Zufahrt zur Schule Wahrsow die Variante

- 1. A **oder**
- 2. B **oder**
- 3. C.

Das Amt wird mit allen für die Umsetzung benötigten Voruntersuchungen, Vergabeverfahren sowie Zuschlagsentscheidungen beauftragt. Die Zuschlagserteilung für die benötigten Aufträge erfolgt über den Bürgermeister sowie dessen Stellvertreter.

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung der einzelnen Varianten: siehe Anhang

Einstellung von Haushaltsmitteln der Variante A oder B unter Produktsachkonto 54101/5233.

Einstellung von Variante C als Neubaumaßnahme unter Produktsachkonto 21501/ 096 Projekt 52.

Anlage/n

1	2023-09-05 Bauausschuss TOP 9.2 san (öffentlich)
2	2024-09-03 Bauausschuss TOP 5 SAO (öffentlich)
3	2025-06-10 FA 7 TOP 8.2 sao (öffentlich)
4	2025-08-05 Bauausschuss TOP 5.3 sao (öffentlich)
5	2025-11-04 Bauausschuss TOP 7.2 sao (öffentlich)
6	Übersicht Umbau (öffentlich)
7	Kostenschätzung Varianten (öffentlich)
8	Gehwegbreiten (öffentlich)
9	Verkehrsberuhigter Bereich (öffentlich)

Beschlussauszug

aus der
Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und
Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf
vom 05.09.2023

Top 9.2 Wahrsov Schule, Zufahrt zur Schule Rückbau alte Mauer

Herr Arnold spricht den Wunsch des Bürgermeisters Herrn Dr. Huzel an, den Eingangsbereich der Schule durch den Rückbau der vorhandenen Mauer ansehnlicher zu machen.
Es folgt eine Diskussion zum Thema. Herr Kappel schlägt vor, die Mauer ersatzlos zu entfernen und die anstehende Böschung ähnlich wie im Schulgelände flach auslaufend zu machen und mit grünem Rasen zu versehen. Das Amt FB IV wird gebeten, in Skizzenform 2 Vorschlägen zu unterbreiten.

Einfahrtsbereich



Schulbereich



Beschlussauszug

aus der
Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und
Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf
vom 03.09.2024

Top 5 Schule Wahrsow, Einfahrt Mauer

Der Zustand der Mauer im Einfahrtsbereich der Schule in Wahrsow sieht unansehnlich und veraltet aus und ist in seiner Struktur nicht mehr beständig. Ein Rückbau mit folgender neuen Gestaltung des Einfahrtsbereiches unter der Beachtung einer sicheren Führung der Fußgänger ist zu planen und zu realisieren. Die ersten Vorstellungen des Ausschusses sind ein Rückbau der Mauer mit einhergehender Böschungsregulierung, ähnlich der Böschungsausbildungen auf dem Schulgelände. Ein gesicherter Fußgängerweg von der Ampel müsste angeordnet werden.

Beschluss:

Der Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und Umwelt bittet das Amt, den Einfahrtsbereich der Schule in Wahrsow als Projekt im Tiefbau für 2025 aufzunehmen. Es sind Haushaltsmittel für 2025 einzustellen. Der Ausschuss bittet um die Erstellung und Vorstellung von 3 einfachen Varianten in Skizzenform. Nach Beschluss ist die befürwortete Variante zu realisieren.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Gegenstimmen	Enthaltung/en
7	0	0

Beschlussauszug

aus der
Sitzung des Finanzausschusses der Gemeinde Lüdersdorf
vom 10.06.2025

Top 8.2 Einfahrtsbereich/MauerSchule Wahrsow

Herr Böhm verweist auf die im Haushalt 2025 enthaltenen Planungskosten von 50 T€ für die Gestaltung des Einfahrtsbereiches und erläutert, dass in der vorhandenen Mauer lediglich 2 Risse ersichtlich sind. Der Vorgang ist durch die Bauabteilung zu prüfen.

Beschlussauszug

aus der
Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und
Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf
vom 05.08.2025

Top 5.3 Baufällige Mauer an der Schulzufahrt

Ein weiterer Punkt in der Sitzung betrifft die alte Mauer an der Zufahrt zur Schule, direkt in der Nähe der Feuerwehr. Diese Mauer stammt noch aus DDR-Zeiten und befindet sich in einem stark baufälligen Zustand. Sie weist Risse auf und beginnt, auseinanderzubrechen, wodurch ihre Standfestigkeit nicht mehr gewährleistet ist. Besonders kritisch ist das, weil sich dort regelmäßig Kinder aufhalten – die Mauer stellt somit ein potenzielles Sicherheitsrisiko dar.

Die Diskussion dreht sich zunächst um die Frage, ob diese Mauer entfernt und das Gelände anschließend eingeebnet werden soll. Es besteht Einigkeit darüber, dass ein Abriss sinnvoll ist. Der Vorschlag aus dem Ausschuss lautet, die Mauer vollständig zu entfernen und das Gelände anzupassen (nivellieren), damit es sich optisch besser in das Umfeld einfügt. Ein aufwendig gestalteter Umbau erscheint nicht notwendig – die Maßnahme dient in erster Linie der Sicherheit und der optischen Aufwertung des Schulumfelds.

Auch der angrenzende Gehweg soll im Zuge dessen ordnungsgemäß hergestellt bzw. angepasst werden.

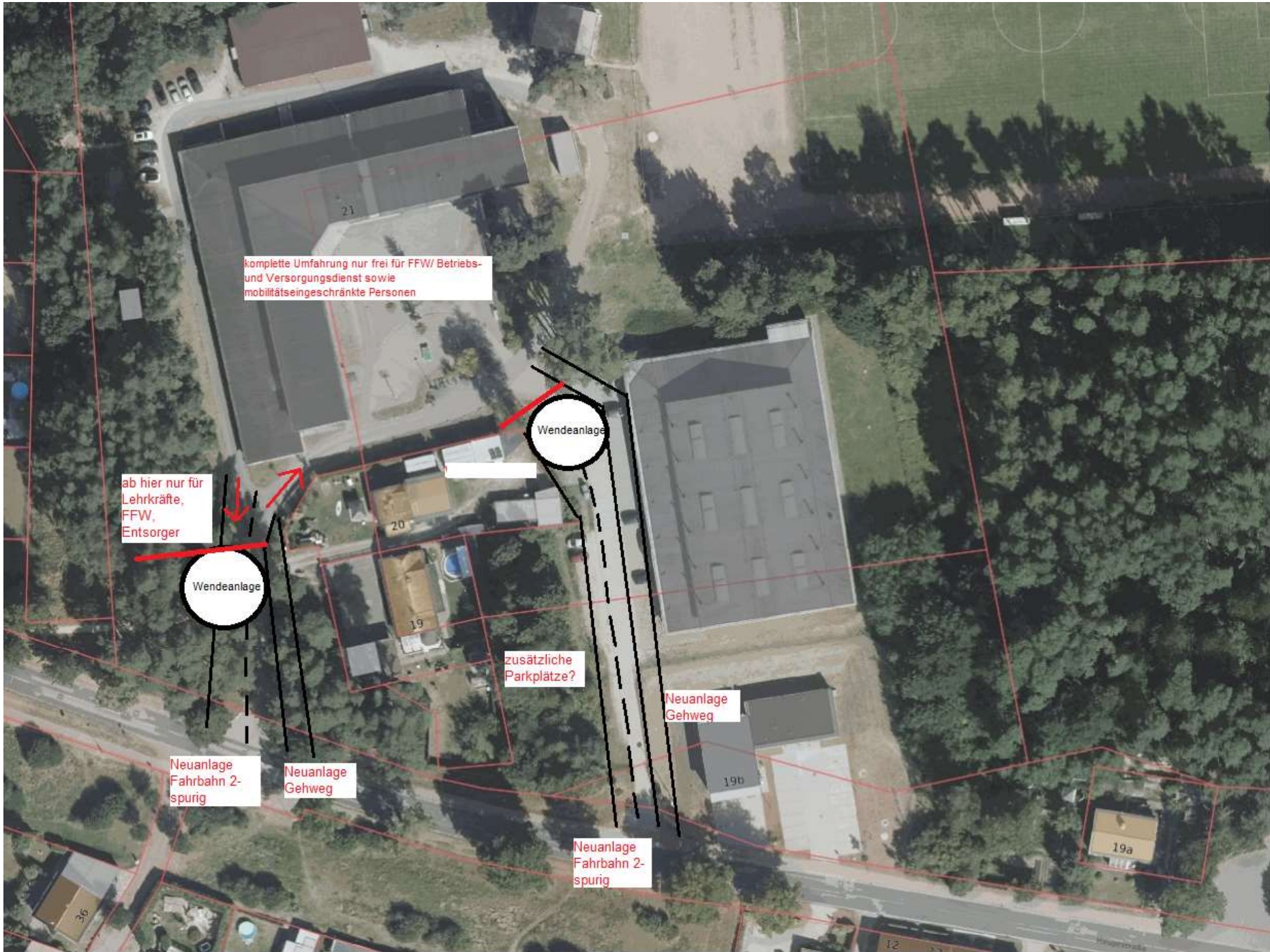
Die Verwaltung erhält den Auftrag, entsprechende Varianten oder Lösungsvorschläge zu prüfen. Insgesamt herrscht Konsens, dass ein zeitnahes Handeln erforderlich ist, um die Gefahrenstelle dauerhaft zu beseitigen.

Beschlussauszug

aus der
Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und
Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf
vom 04.11.2025

Top 7.2 Bearbeitungsstand Umbau Einfahrt Schule

Herr Arnold bittet das Amt um Information zum Bearbeitungsstand des Umbaus der Einfahrt Schule Wahrsov (weiße Mauer).



komplette Umfahrung nur frei für FFW/ Betriebs- und Versorgungsdienst sowie mobilitätseingeschränkte Personen

ab hier nur für Lehrkräfte, FFW, Entsorger

Wendeanlage

Wendeanlage

zusätzliche Parkplätze?

Neuanlage Gehweg

Neuanlage Fahrbahn 2-spurig

Neuanlage Gehweg

Neuanlage Fahrbahn 2-spurig

Amt Schönberger Land
für die Gemeinde Lüdersdorf
Am Markt 15
23923 Schönberg
Tel.: 038828 330-1418

Kostenschätzungen Sanierung Zufahrtsbereich

Pos	Menge	Einheit	Leistungsbeschreibung	Einzelpreis	Gesamtpreis
Variante A - Mauer Instand setzen - Gehweg zurück bauen					
01	1,0	Psch	Instandsetzung Mauer vorhandene Mauer Risse verpressen, Obere Platten entfernen, anschließend mittels Spezialmörtel versiegeln. Mauer komplett streichen	6.500,00 €	6.500,00 €
02	1,0	Psch	Gehweg zurück bauen vorhandenen Gehweg, Treppen und Geländer vollständig zurück bauen. Anschließend Rasen ansähen	4.500,00 €	4.500,00 €
03	1,0	Psch	Beschilderung gesetzeskonforme Beschilderung auf dem gesamten Schulgelände und an den Zufahrten aufstellen (Verkehrsberuhigter Bereich/ Durchfahrtsverbote etc)	1.800,00 €	1.800,00 €
			Gesamtbetrag:		12.800,00 €
04	1,0	Psch	Instandsetzung Mauer alternative Herstellung von neuem Plattenbelag auf der Mauer	5.500,00 €	5.500,00 €
			Gesamtbetrag:		18.300,00 €
Variante B - Abriss Mauer und Rückbau Gehweg					
01	1,0	Psch	Abriss der Mauer Mauer komplett zurück bauen und anliegende Flächen angleichen	12.500,00 €	12.500,00 €
02	1,0	Psch	Gehweg zurück bauen vorhandenen Gehweg, Treppen und Geländer vollständig zurück bauen. Anschließend Rasen ansähen	4.500,00 €	4.500,00 €
03	2,0	Psch	Beschilderung gesetzeskonforme Beschilderung auf dem gesamten Schulgelände und an den Zufahrten aufstellen (Verkehrsberuhigter Bereich/ Durchfahrtsverbote etc)	1.800,00 €	1.800,00 €
			Gesamtbetrag:		18.800,00 €
Variante C - Umbau Schulzufahrten					

01	1,0	Psch	Umbau Schulzufahrten Anlage von 2 Zufahrten mit 2 Fahrspuren und gesondertem Gehweg. Anlage von 2 Wendemöglichkeiten sowie neuen Parkplätzen für die Lehrkräfte/ Besucher Hans-Wende Halle	250.000,00 €	250.000,00 €
02	1,0	Psch	Planungskosten Baugrund-, Vermessungs-, Genehmigungs-, Ingenieurkosten	50.000,00 €	50.000,00 €
			Gesamtbetrag:		300.000,00 €

Wie breit müssen Gehwege sein?

Mindestgehwegbreiten nach den aktuellen Regelwerken



Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Stand: Dritte, ergänzte Auflage
Oktober 2022

Autoren: Peter Struben
Dietmar Rudolph

Inhalt

1 Straßen, Seitenräume, Gehwege, Gehbahnen.....	3
2 Zur Verbindlichkeit von Regelwerken.....	4
2.1 Rechtliche Verbindlichkeit der Regelwerke.....	4
2.2 Gesetzliche Anforderungen.....	5
3 Grundmaße für Gehfläche und Sicherheitsräume.....	6
3.1 Breite eines Fußgängers.....	6
3.2 Ungehindertes Begegnungsverkehr erforderlich.....	7
3.3 Distanzstreifen zur Hauswand.....	8
3.4 Distanzstreifen auf der Fahrbahnseite.....	8
3.5 Distanzstreifen zu parkenden Fahrzeugen.....	9
4 Der Regelfall: Gehwege in Wohnstraßen.....	10
4.1 Mindestbreite gemäß RAST 06 bzw. EFA 2002.....	10
4.2 „Abgeminderte Regelfälle“ gemäß EFA 2002.....	11
5 Straßen sind barrierefrei zu gestalten.....	13
5.1 Der „Stand der Technik“ zur Barrierefreiheit.....	13
5.2 Anforderungen von Mobilitätsbehinderten an Gehwegbreiten.....	13
5.3 Begegnungsverkehr von Rollstuhlfahrern.....	14
5.4 Einbaufreie Sicherheitsräume erforderlich.....	15
6 Ausnahmefälle mit geringeren Mindestgehwegbreiten.....	16
6.1 Beengte dörfliche Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen.....	16
6.2 Regelwerkskonforme Gehwegbreiten in engen Straßenräumen.....	17
6.3 Baustellen-Bereiche.....	17
7 Regelfälle bei höherem Verkehrsaufkommen.....	18
7.1 Fußgänger überholen.....	18
7.2 Geschäftsstraßen.....	19
7.3 Gehwegbreiten außerorts und abseits von Straßen.....	20
8 Zusätzlicher Breitenbedarf im Seitenraum.....	20
8.1 Grünanlagen.....	20
8.2 Zusatzflächen für den Fußverkehr im Seitenraum.....	21
8.3 Zusatzflächen für den Radverkehr im Seitenraum.....	21
8.4 Auslagen, Vitrienen, Außengastronomie.....	21
9 Zusammenfassung.....	22
Quellenverzeichnis.....	23

1 Straßen, Seitenräume, Gehwege, Gehbahnen

Begrifflichkeiten rund um die Gestaltung von Gehwegen sind leider nicht eindeutig definiert. Unterschiedliche Fachrichtungen, aber auch unterschiedliche Behörden, z.B. in unterschiedlichen Bundesländern, benutzen oft dieselben Wörter, aber nicht unbedingt in derselben Bedeutung. Oder sie benutzen verschiedene Wörter für die gleiche Sache.

Dies fängt schon damit an, dass der allgemein gebräuchliche Begriff „Bürgersteig“ weder in der Fachsprache noch im Amtsdeutsch vorkommt. Und auch „Straße“ ist mitnichten das, was man sich gemeinhin darunter vorstellt.

Eine „Straße“ umfasst nämlich die gesamte Breite von der Grundstücksgrenze auf der einen Seite bis zur Grundstücksgrenze auf der anderen. Dazwischen befindet sich die umgangssprachliche „Straße“, nämlich die „Fahrbahn“ als Verkehrsraum für den Fahrzeugverkehr. Rechts und links der Fahrbahn befinden sich die beiden „Seitenräume“. In diesen Seitenräumen gibt es die „Nebenanlagen“. Das können Grünstreifen sein, ein Radweg oder eben eine Fläche für den Fußverkehr.

Diese eigentliche Gehfläche wird gelegentlich als „Gehbahn“ bezeichnet, analog zur „Fahrbahn“. Es gibt aber einen kleinen Unterschied: In den Randbereichen von Geh- und Fahrbahn befinden sich Sicherheitsräume, die von Fahrzeugen genau wie von Fußgängern nur im Ausnahmefall benutzt werden, da sie als Puffer die Verkehrsarten trennen sollen. Beim Fahrzeugverkehr wird dieser Sicherheitspuffer üblicherweise zur „Fahrbahn“ gezählt, während beim Fußverkehr nur der Bereich zwischen den Sicherheitsstreifen als „Gehbahn“ betrachtet wird.

Der Seitenraum kann viele unterschiedliche Bestandteile haben. Im einfachsten Fall besteht er aus der „Gehbahn“ und den Sicherheitsräumen rechts und links davon. Einen solchen Seitenraum bezeichnet man im Volksmund als „Bürgersteig“ und im Amtsdeutsch als „Gehweg“.

„Gehwege sind – genau wie die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen (Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen), die Bankette, Bushaltestellenbuchten und Radwege – Bestandteile einer Straße. Gehwege werden dort angelegt, wo es sinnvoll ist, Fahrverkehr und Fußverkehr zu trennen. Dies ist immer dann der Fall, wenn Fahrverkehr Fußgänger gefährden oder behindern könnte. (...)

Gehwege dienen als Schutzzone und exklusiver Verkehrsraum, insbesondere für Kinder, Senioren, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und andere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer.“ (FUSS e.V. 2021)

Zur Trennung von Fahrbahn und Gehweg dienen zumeist Bordsteine. Es gibt keine Regelung, die Bordsteine definitiv vorschreibt, aber insbesondere an Straßen mit „Parkdruck“ sind straßenbegleitende Gehwege von der Fahrbahn durch Bordsteine abzugrenzen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Köln (FGSV): „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA 2002), Abschnitt 3.1.3). Als Borde kommen hohe, halbhohle und niedrige Borde in Frage („Richtlinien für die An-

lage von Stadtstraßen“ (RASt 06), Abschnitt 6.1.3.1, ebenfalls herausgegeben von der FGSV).

Wird auf Borde komplett verzichtet, geht die Trennung zwischen Fußgängerbereich und Fahrzeugbereich verloren. Sehbehinderte können dann die Gehwegkante nicht mehr erfühlen.

Da Fahrräder Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrsordnung sind, gehören Flächen für den Radverkehr grundsätzlich auf die Fahrbahn, werden jedoch in der heutigen Praxis auch im Seitenraum angeordnet. In diesen Fällen gilt zwischen Geh- und Radweg ein Sicherheitsbereich von mindestens 30 cm Breite.

2 Zur Verbindlichkeit von Regelwerken

Es gibt zwar Gesetze, die sich auf die Funktion und den Aufbau von Gehwegen beziehen, aber kein Gesetz, in dem eine eindeutige Mindestbreite festgelegt ist. Stattdessen begegnen uns „Richtlinien“, „Empfehlungen“ und „Hinweise“, welche die in den Gesetzen geforderten Bedingungen, z.B. die zur Barrierefreiheit, konkretisieren.

2.1 Rechtliche Verbindlichkeit der Regelwerke

Die im Folgenden aufgeführten relevanten Regelwerke der FGSV (RASt 06, EFA 2002 und die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ - H BVA, 2011) sind keine Gesetze, also rechtlich nicht verbindlich. Die länderspezifischen Straßengesetze (z.B. StrG BW § 9 Abs. 1, StrWG NRW §9 Abs. 2) verlangen aber, dass Planer den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus folgen. Als von anerkannten sachverständigen Gremien erstellte Vorschriften stellen die FGSV-Regelwerke diesen „Stand der Technik“ dar (siehe hierzu: Drucksache 16/7783 des Landtags Baden-Württemberg vom 20.2.2020).

Die unterschiedliche Benennung der Regelwerke mit „Richtlinien“, „Empfehlungen“ und „Hinweisen“ geben die Systematik der FGSV wieder (R1-, R2- und W1-Dokumente).

„Dokumente der Kategorie R sind Regelwerke, welche von der FGSV zur Anwendung empfohlen werden. Hierbei wird wiederum unterschieden: Regelwerke der Klasse R2 (Empfehlungen und Hinweise) sind innerhalb der FGSV abgestimmt und ihre Benutzung wird als „Stand der Technik“ empfohlen. Bereits diese Benennung [bewirkt] einen hohen Verbindlichkeitsgrad, da sich Verkehrsplanende im Zweifelsfall auf eine Einhaltung von R2-Veröffentlichungen berufen können und damit „auf der sicheren Seite“ sind. R2-Regelwerke mit hoher Bedeutung für urbane Straßenplanung sind beispielsweise ERA und EFA (...).

Regelwerke der Klasse R1 stellen die höchste Stufe von FGSV-Veröffentlichungen dar. (...) Hier [sind] vor allem die herausgegebenen Richtlinien von Relevanz. Sie sind die verbindlichste Form von FGSV-Veröffentlichungen und werden oftmals von

Ministerien durch „Einführung“ (...) in dieser Position gefestigt. Kaum ein:e Verkehrsplaner:in wird eine Planung vorstellen, die gegen FGSV-Richtlinien verstößt.“ (H. W. Horst, „Straßenplanung wie zu Adenauers Zeiten?“)

Kommunale Planungen bewegen sich innerhalb des geforderten „pflichtgemäßen Ermessens“, wenn sie diesen Regelwerken folgen. Sie können davon abweichen, wenn „die entwickelte Lösung den spezifischen Anforderungen nachweislich besser gerecht wird.“ (RASt 0)

Abweichungen dürfen jedoch nie sicherheitsrelevante Vorgaben einschränken, da die Regelwerke auf Sicherheitsforschungen basieren. Jegliche sicherheitsrelevante Abweichung, beispielsweise von Mindestbreiten, muss genau begründet und dokumentiert werden, da sie strafrechtliche Konsequenzen für die Planenden nach sich ziehen kann (siehe dazu: J. Gerlach, „Ein Beitrag zur Verbindlichkeit von Regelwerken“). Schadensersatzrelevante Pflichtverletzungen von Planungsträgern bei nicht vollständiger Einhaltung von Richtlinien kommen hinzu (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 30.9.2020, 11 U 81/19). Gleiches gilt bei Mängeln in der Unterhaltung der Gehwege, da eine Vernachlässigung der Verkehrssicherungspflicht (§ 45 Abs. 1 StVO) eine Amtspflichtverletzung darstellt.

Leider gelten die Regelwerke derzeit nur in begrenztem Maße für den Altbestand an Gehwegen. Die fachlichen Mindestanforderungen an Gehwege sind für Bestandswege selbst bei massiven Missständen nicht einklagbar. Es fehlt eine Verankerung in der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (vgl. Gerlach, a.a.O.) oder in einem Gesetz.

Sobald jedoch vorhandene Gehwege umfangreich saniert werden, geben die Richtlinien vor, wie sichere und fußgängerfreundliche Gehwege geplant werden müssen.

2.2 Gesetzliche Anforderungen

Jeder neu geplante oder umfassend sanierte Gehweg muss nicht nur ausreichend breit, sondern auch barrierefrei gestaltet sein. Dies ergibt sich aus den Behindertengleichstellungsgesetzen von Bund und Ländern (z.B. BGG, § 8 Abs. 5). Auch die Forderung nach Barrierefreiheit bedingt bestimmte Mindestbreiten eines Gehwegs. (Siehe dazu Kapitel 5)

Bei der Barrierefreiheit handelt es sich um eine gesetzliche Vorgabe. In diesem Bereich besteht damit so gut wie kein Spielraum mehr, von fachlichen Regelwerken abzuweichen.

Anforderungen an barrierefreie Gehwege wirken sich auch auf den Bestand aus. Die Straßen- und Wegegesetze der Länder (z.B. StWG NRW, § 9 Abs. 2) sowie weiterführende Gesetze wie z.B. das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW, § 13 Abs. 1) fordern explizit, weitgehende Barrierefreiheit auch im Rahmen der „Unterhaltung“ (regelmäßigen Pflege) von Gehwegen zu schaffen.

Eine weitere bundesweit einzuhaltende Vorschrift ist die Durchführung jährlicher oder zweijährlicher Verkehrsschauen. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen (VwV-StVO, Rd.-Nr. 57). Im Rahmen einer solchen Verkehrsschau muss auch geprüft werden, ob unzureichende Gehwegbreiten und ein mangelhafter Zustand der Gehwege zu Behinderungen und auch Gefährdungen für Fußgänger, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, führen. (vgl. EU-Richtlinie „2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“, BMVI: „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 25/2021“, FGSV: „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“)

3 Grundmaße für Gehfläche und Sicherheitsräume

Anders als Kraftfahrzeuge sind Fußgänger wenig standardisiert. Da gibt es Grundschüler, die kaum so breit sind wie ihr Tornister, und Bodybuilder mit breitem Kreuz. Manche tragen dicke Einkaufstaschen, andere einen Schirm, jene ein Kind auf dem Arm. Fußgänger gehen Arm in Arm oder ziehen einen Rollkoffer neben sich her.

Will man Regeln für nötige Breitenmaße aufstellen, muss man idealisieren. Man geht deshalb von Grundmaßen aus, in die der überwiegende Teil der Fußgänger hineinpasst.

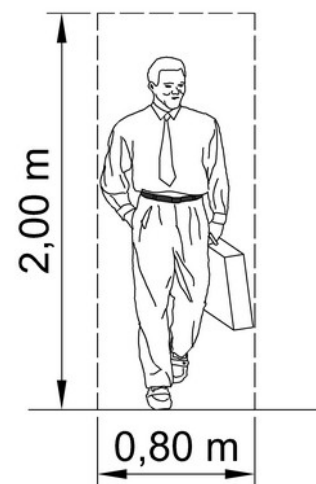
3.1 Breite eines Fußgängers

Das Grundmaß für die Bewegungsfläche eines Fußgängers beträgt 0,80 m in der Breite und 2,0 m in der Höhe.

In diese Breite ist ein gewisser Bewegungsspielraum eingerechnet, der für schlenkernde Arme oder getragene Taschen gebraucht wird. Grob geht man von durchschnittlich 60 cm Schulterbreite aus zuzüglich einem Bewegungsspielraum von jeweils 10 cm, so dass der Bewegungsraum (auch als „Fortbewegungsraum“ bzw. „Verkehrsraum“ bezeichnet) eines einzelnen Fußgängers 0,80 m beträgt.

Die von den Richtlinien genannte Höhe von 2,0 m des Fußgänger-Verkehrsraums (RASt 4.7, Bild 20 bzw. RASt 6.1.6.1, Bild 70) ist knapp bemessen, auch wenn hierzu grundsätzlich ein oberer Sicherheitsraum von 0,30 m Höhe zugeschlagen wird. Nicht wenige Fußgänger ohne Schirm und fast jeder Fußgänger mit Schirm braucht mehr als 2,0 m.

Zu bedenken ist auch, dass laut StVO Kinder bis zum 8. Geburtstag mit ihrem Fahrrad auf dem Gehweg fahren müssen. Wenn ein baulich angelegter Radweg vorhanden ist, dürfen sie aber auch diesen benutzen. Beim Fahren auf dem Gehweg dürfen



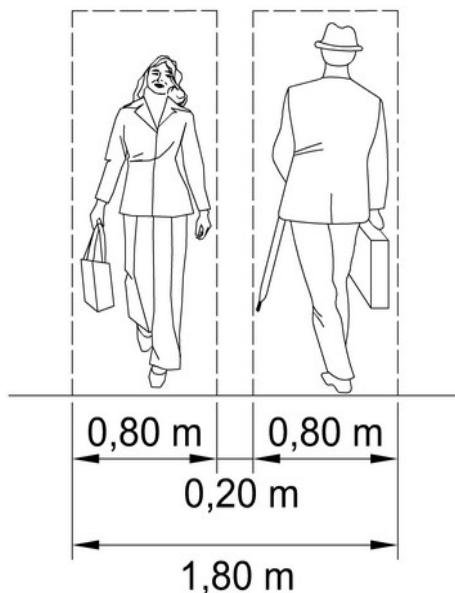
Kinder bis zum 8. Geburtstag entweder alleine oder in Begleitung einer Aufsichtsperson mit eigenem Fahrrad fahren. Auch 8- und 9-jährige Kinder dürfen noch auf dem Gehweg fahren, jedoch dort nicht mehr von einer radelnden Aufsichtsperson begleitet werden (vgl. hierzu § 2 Abs. 5 Satz 1 bis 3 StVO)

Für diese ausnahmsweise und nur untergeordnet auf einem Gehweg zugelassenen Fahrradfahrer muss der Verkehrsraum 2,25 m zuzüglich Sicherheitsraum von 0,30 m hoch sein (RASt 4.6). Diese Höhe ist also auch für alle reinen Gehwege erforderlich und reicht dann ebenso für Hüte, Schirme und große Fußgänger.

Zur grundsätzlichen Einschätzung der Probleme des Gehwegradelns siehe diese beiden weiterführenden Artikel: „Gehwegradeln mit Kindern: Unnötig und oft regelwidrig“ (<https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=843:gehwegradeln-von-kinder-begleitem-unnoetig-und-oft-regelwidrig&catid=83>), „Radfahrer auf dem Gehweg“ (<http://www.stvu.info/radfahrenaufgehweg.html>).

3.2 Ungehinderter Begegnungsverkehr erforderlich

Anders als Fahrzeuge bewegen sich Fußgänger unorganisiert. Sie laufen mal links, mal rechts, in Gruppen und Paaren, bleiben stehen. Man muss also wieder idealisieren: Bei der Breitenberechnung nimmt man an, dass ein Fußgängerstrom – wie Autos auf einem Fahrstreifen – einen „Gehwegstreifen“ von 0,80 m Breite belegt. Idealerweise also laufen die Fußgänger im Gänsemarsch hintereinander her.



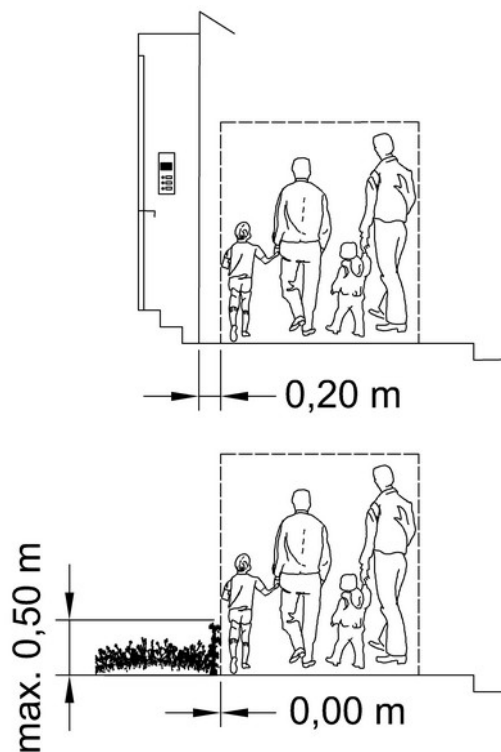
„Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand.“ (EFA 2002, 3.2.1) Für einen ungehinderten Begegnungsverkehr ist es notwendig, dass der Gehbereich (die „Gehbahn“) mindestens Platz bietet für einen Fußgängerstrom in die eine Richtung und einen zweiten Fußgängerstrom in die Gegenrichtung. Zwischen diesen beiden Fußgängerströmen wird ein Sicherheitsbereich von 0,20 m benötigt, damit die gegenläufigen Fußgängerströme nicht zusammenstoßen.

Dieser Gehbereich ist der Bewegungsraum von zwei sich begegnenden, nicht mobilitätsbehindernden Fußgängern. Er hat ein Grundmaß von mindestens 1,80 m. Dieses Mindestmaß gilt für Wohnstraßen mit offener Bebauung und solche mit geschlossener Bebauung von maximal drei Etagen. Bei höherer Bebauung, Geschäften oder viel Fußverkehr ist es mehr. Die EFA 2002, Tabelle 2, kommen auf Mindestbreiten von bis zu 6,00 m, z.B. bei hochfrequenten ÖPNV-Linien. Mehr dazu siehe Kapitel 7.

3.3 Distanzstreifen zur Hauswand

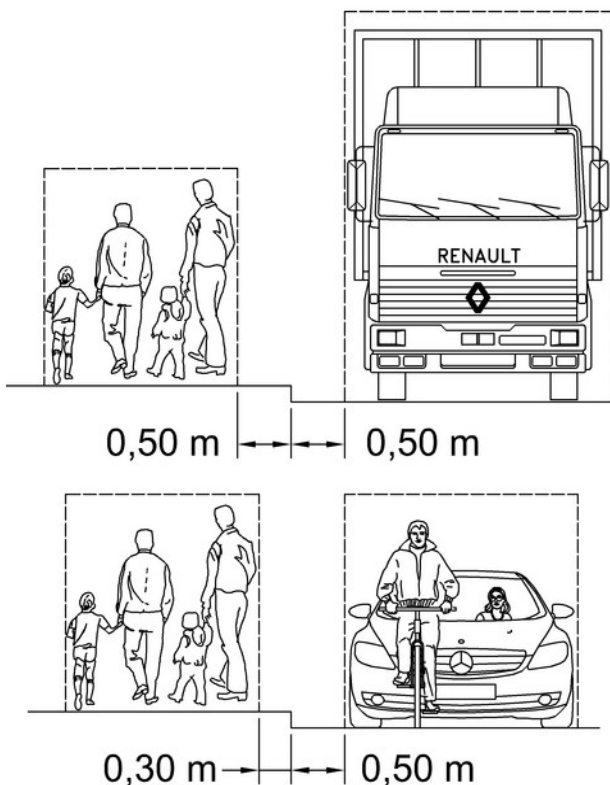
Ein Distanzstreifen („Sicherheitsraum“) von mindestens 0,20 m zu einer Hauswand bzw. einer Einfriedung (dies kann eine Mauer, ein Zaun oder eine Hecke sein) verhindert schmerzhaft Kollisionen mit Vorsprüngen oder schlecht gepflegten Hecken. Zu einer Hauswand oder hohen Hecke muss der Sicherheitsabstand stets 0,20 m betragen. Wenn die Einfriedung eine Höhe von 0,50 m nicht übersteigt, darf der Sicherheitsabstand entfallen.

Zwischen dem Gehbereich und dem Sicherheitsstreifen kann es Wirtschafts- und Aufenthaltsflächen geben, z.B. Verweilflächen vor Schaufenstern, Auslagen und Vitrinen, Flächen für Kinderspiel oder Ruhebänke. Mehr hierzu in Kapitel 8.



3.4 Distanzstreifen auf der Fahrbahnseite

Ein Distanzstreifen („Sicherheitsraum“) auf der Straßen-/Fahrbahnseite dient als Schutz gegenüber dem fließenden und ruhenden Verkehr. Er kann Leuchten und andere technische Elemente aufnehmen und ist mit Straßenbäumen oder zu Parkständen erweiterbar. Bei wenig Schwerverkehr auf der Fahrbahn oder bei einem Radweg im Seitenraum muss dieser Sicherheitsstreifen mindestens 0,30 m betragen, bei einer normal befahrenen Fahrbahn mindestens 0,50 m (RASt 06, 4.7; EFA 2002, 3.2.1).



Bei stark befahrenen Straßen ist dieser Sicherheitsraum breiter anzulegen. Für den Fahrverkehr selbst gilt auf der Fahrbahn ein eigener Sicherheitsraum von 0,50 m zum Bordstein.

Die aktuellen Hamburger Regeln schreiben auf dem Gehweg einen Sicherheitsraum zur Fahrbahn von 0,65 m vor. Dieser setzt sich zusammen aus den 0,50 m der RAST 06 und

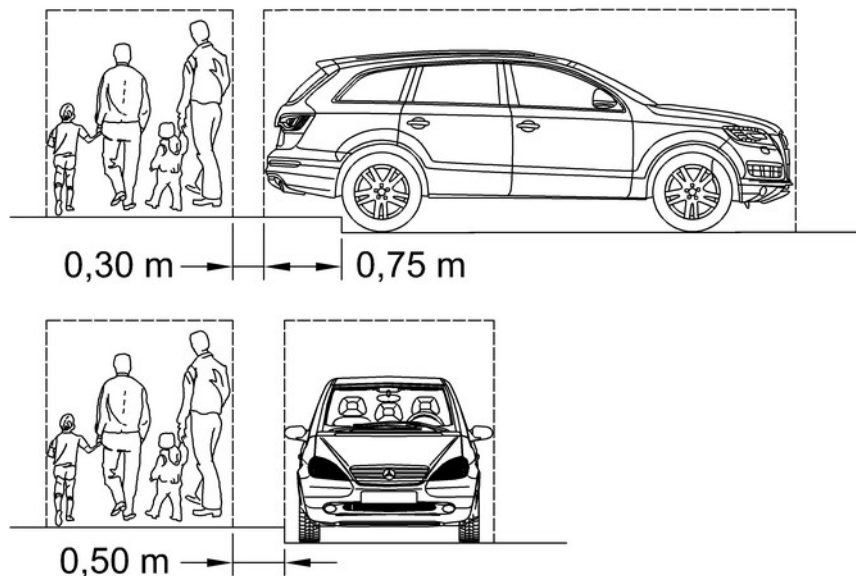
zusätzlichen 0,15 m Platz für Verkehrszeichen u.ä., welche demnach nicht im Verkehrsraum der Fußgänger stehen sollen (ReStra 2017 – „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“, herausgegeben von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, S. 21).

Zwischen Gehbereich und Fahrbahn liegen eventuell Parkstreifen, Grünstreifen, Haltestellen, Radwege und Fahrradständer. Diese Elemente liegen immer außerhalb des eigentlichen Gehbereichs. Mehr hierzu in Kapitel 8.

3.5 Distanzstreifen zu parkenden Fahrzeugen

Wird am Fahrbahnrand quer geparkt, so verlangen die Richtlinien einen zusätzlichen Überhangstreifen von 0,70 m (RASt 06, 6.1.6.1, Tabelle 25) bzw. 0,75 m (EFA 2002, 3.2.1, Tabelle 3).

Wird längs geparkt, empfehlen die RAST 06 einen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m, um „Personen vor Behinderungen oder Schäden durch unvorsichtig geöffnete Fahrzeurtüren zu bewahren“ (RASt 06, 6.1.5.2).



Wird das Parken auf dem Gehweg erlaubt, so verlangt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) den ungehinderten Begegnungsverkehr von Fußgängern (auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl). Die Mindestbreite des Restgehwegs ergibt sich deshalb aus dem Bewegungsraum (1,80 m), dem Sicherheitsraum zu längs/quer parkenden Autos von 0,50 m/0,30 m (plus Fahrzeugüberstand) und dem Sicherheitsraum zu Hauswand und Einfriedung.

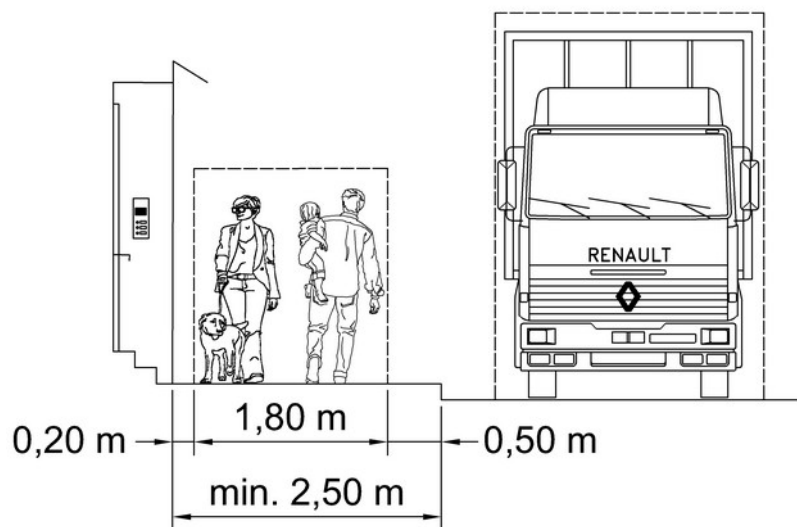
4 Der Regelfall: Gehwege in Wohnstraßen

Solange nicht stärkere Verkehrsströme, beispielsweise durch Geschäfte oder Haltestellen, berücksichtigt werden müssen, ist ein Gehweg so auszulegen, dass ungehinderter Begegnungsverkehr von zwei Fußgängerströmen möglich ist. (vgl. Abschnitt 3.2)

Der hier relevante, so genannte „Regelfall“ gilt für Gehwege entlang von Wohnstraßen mit offener oder geschlossener Bebauung von geringer Einwohnerdichte (maximal drei Geschosse). Er beschreibt eine Mindestbreite. Breitere Gehwege dürfen natürlich gebaut werden.

4.1 Mindestbreite gemäß RASt 06 bzw. EFA 2002

Jeder Fußgänger benötigt für sich selbst einen „Gehstreifen“ von 0,80 m (siehe Grundmaße in Kapitel 3). Zwei sich begegnende Fußgänger benötigen einen Sicherheitsabstand von 0,20 m zueinander. Der Bewegungsraum (Fortbewegungsraum/Verkehrsraum) von zwei Fußgängern beträgt also 1,80 m.



Der Abstand von Fußgängern zu einer Hauswand oder einer vorhandenen Einfriedung von über 0,50 m Höhe beträgt 0,20 m. Als Schutz gegenüber dem schnell fließenden Verkehr ist an der Straßen-/Fahrbahnseite des Gehwegs ein Abstand von 0,50 m erforderlich.

Grundmaß	2 x 0,80 m (1,60 m)
+ Abstand zwischen 2 Fußgängern	0,20 m
= Bewegungs-/Verkehrsraum von 2 Fußgängern	1,80 m
+ Abstand zu Hauswand oder Einfriedung	0,20 m
+ Schutz gegenüber schnell fließendem Verkehr	0,50 m
= Mindestgehwegbreite	2,50 m

Die Mindestgehwegbreite gemäß den Regelwerken RASSt 06, 4.7, Bild 20 sowie EFA 2002, 3.3.1, Bild 4 beträgt 2,50 m. Dieses Maß ist bei Neu- und Umplanungen sowie Sanierungen grundsätzlich anzusetzen.

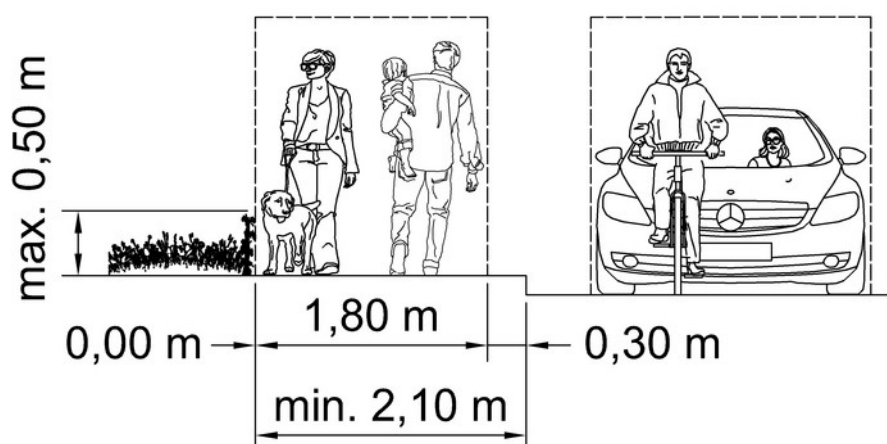
Wurde auf Bordsteinniveau ein Radweg parallel zu einem Gehweg eingerichtet, so ist neben der Mindestbreite des Gehwegs auch die Mindestbreite des Radwegs (nach FGSV: „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ - ERA 2020) zu beachten. Zwischen dem Verkehrsraum für Fußgänger (Mindestbreite 1,80 m) und dem Verkehrsraum für Radfahrer (Mindestbreite Einrichtungsradweg 2,00 m) ist zur Sicherheit ein taktil deutlich wahrnehmbarer Begrenzungsstreifen von 30 cm Breite vorzusehen (RASSt 06 6.1.7.5, Bild 74). Reicht der Seitenraum hierfür nicht aus, sollte der Radverkehr (gesichert) auf der Fahrbahn geführt werden.

Für den Bestand sind die in den zitierten Regelwerken genannten Mindestbreitenmaße derzeit nicht verbindlich. Hier müssen Ortsgruppen und interessierte Bürgerinnen und Bürger jeweils im Einzelfall breitere bzw. barrierefreie Gehwege einfordern. Dort, wo im Straßenraum kein Platz für die Gewährleistung der Mindestbreitenmaße für alle Verkehrsarten (Fuß, Rad, Kfz) ist, kann man – je nach Örtlichkeit – einen verkehrsberuhigten Bereich oder eine Begegnungszone fordern.

4.2 „Abgeminderte Regelfälle“ gemäß EFA 2002

Bei sehr wenig Fahrverkehr in Wohnstraßen sowie neben Grünflächen erlaubt Tabelle 2, Zeile 3 in EFA 2002, 3.2.1 etwas schmalere Gehwege, indem auf Sicherheitsräume verzichtet wird oder diese verkleinert werden. Eingeschränkte Sicherheitsräume aber gehen zu Lasten der Barrierefreiheit. Siehe dazu Abschnitt 5.4.

4.2.1 Wohnstraße/offene Bebauung/Einfriedungen unter 0,50 m Höhe

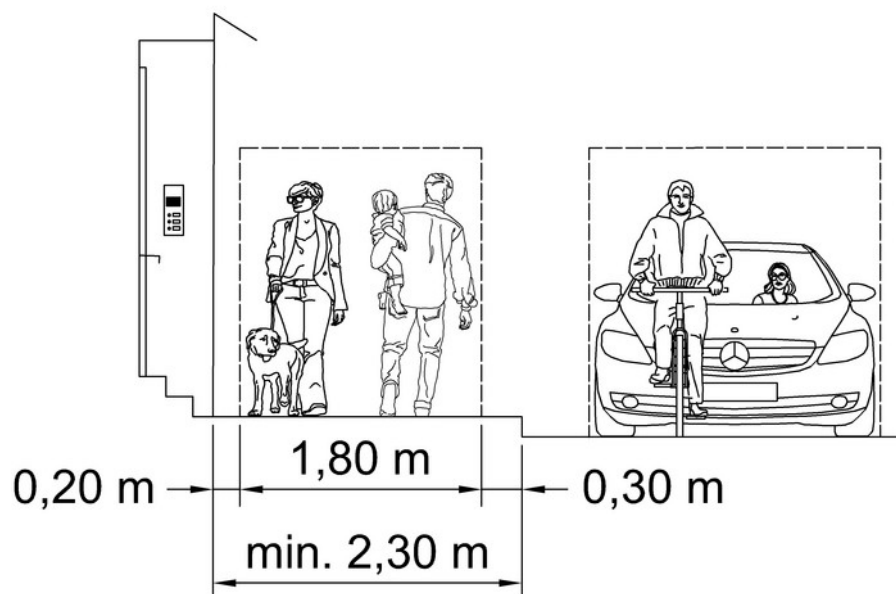


Bewegungsraum von 2 Fußgängern	1,80 m
+ Abstand zu langsamem Verkehr	0,30 m
= Mindestgehwegbreite	2,10 m

Die Mindestgehwegbreite bei Wohnstraßen mit offener Bebauung und Einfriedungen, die niedriger als 0,50 m sind, beträgt 2,10 m (gemäß EFA 2002, 3.2.1, Tabelle 2, Zeile 3).

4.2.2 Wohnstraße/offene Bebauung/Einfriedungen über 0,50 Meter

Bewegungsraum von 2 Fußgängern	1,80 m
+ Abstand zu Einfriedungen > 0,50 m	0,20 m
+ Abstand zu langsam fahrendem Verkehr	0,30 m
= Mindestgehwegbreite	2,30 m



Die Mindestgehwegbreite bei Wohnstraßen mit offener Bebauung und Einfriedungen, die höher als 0,50 m sind, beträgt 2,30 m (gemäß EFA 2002, 3.2.1, Tabelle 2, Zeile 3).

5 Straßen sind barrierefrei zu gestalten

Jeder neu geplante oder umfassend sanierte Gehweg muss nicht nur ausreichend breit, sondern auch barrierefrei gestaltet sein. Bei der Barrierefreiheit handelt es sich um eine gesetzliche Vorgabe (siehe Kapitel 2). In diesem Bereich besteht damit so gut wie kein Spielraum mehr, von fachlichen Regelwerken abzuweichen.

Barrierefreiheit betrifft Menschen mit Sehbehinderung, Blindheit, Hörbehinderung (Gehörlose, Ertaubte und Schwerhörige) oder motorischen Einschränkungen sowie von Personen, die Mobilitätshilfen und Rollstühle benutzen. Sie betrifft aber auch andere Personengruppen, wie z. B. groß- oder kleinwüchsige Personen, Personen mit kognitiven Einschränkungen, ältere Menschen, Kinder sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck (DIN 18040, Vorwort).

5.1 Der „Stand der Technik“ zur Barrierefreiheit

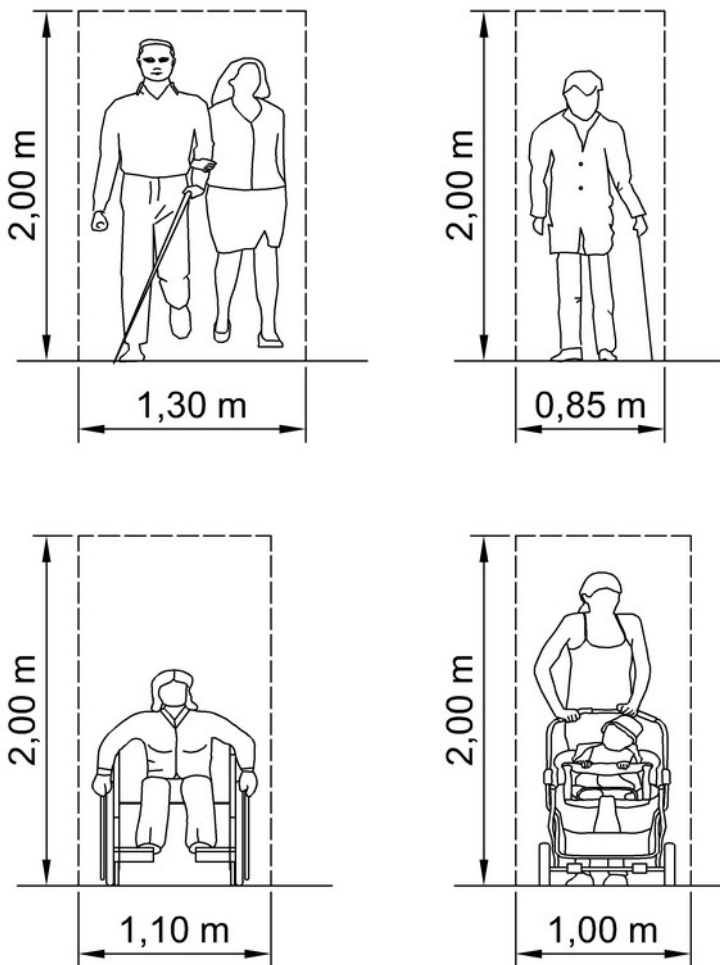
Die Richtlinien und Empfehlungen der FGSV beschreiben den anzuwendenden „Stand der Technik“. Allerdings stammen die RASt aus dem Jahr 2006. Informationen zur Barrierefreiheit sind deshalb teilweise rar und teilweise veraltet. Als „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ sind deshalb zusätzlich neuere Veröffentlichungen zu berücksichtigen, insbesondere die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ von 2011 (H BVA, herausgegeben von der FGSV) und die DIN 18040 „Barrierefreies Bauen“ von 2010-2014. Letztere behandelt im Teil 3 öffentliche Verkehrsflächen und in den Teilen 1 und 2 u.a. Gehwege auf öffentlich zugänglichen oder privaten Grundstücken.

Zu dem zwingend notwendigen barrierefreien Ausbau gehören beispielsweise eine stufenlose Gestaltung, maximale Quer- und Längsneigungen sowie abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen. Gehwege müssen sich taktil und visuell von niveaugleichen angrenzenden Funktionsbereichen abgrenzen (DIN 18040-3, 5.1). Gehwegbegrenzungen, z.B. zur Fahrbahn oder zu Grundstücken, sind so zu gestalten, dass sie mit dem Langstock leicht und sicher wahrgenommen werden können. Es braucht dafür beispielsweise Bordsteine oder Rasenkantensteine bestimmter Höhe (DIN 18040-3, 5.1).

5.2 Anforderungen von Mobilitätsbehinderten an Gehwegbreiten

In Bezug auf Gehwegbreiten ist zu berücksichtigen, dass mobilitätseingeschränkte Personen eine größere Breite benötigen, als sie im Grundmaß von 80 cm für einen „Gehstreifen“ vorgesehen ist. Schon eine Person mit Stock, erst recht aber eine sehbehinderte Person mit Langstock braucht mehr Platz als 80 cm.

Die Vielzahl von möglichen Gehhilfen, Kinderwagen oder Rollstühlen lässt keine exakten Breitenangaben zu. Die RASt 06 liefern in Abschnitt 4.7, Tabelle 4 einige Beispiele für Mobilitätsbehinderungen, die bei der Planung zu berücksichtigen sind. Unsere Abbildung zeigt einige der genannten Maße.



Die Vielzahl von Hilfsmitteln und das Alter der Veröffentlichungen führen leider dazu, dass sich die verschiedenen Regelwerke nicht immer einig sind, welche Breiten zu berücksichtigen sind.

So nennen die RAST 06 für eine Person im Rollstuhl einen erforderlichen Verkehrsraum mit einer Breite von 110 cm und decken damit auch größere Rollstühle und Krankenfahrstühle (nach § 4 FeV und § 24 StVO) ab.

Die H BVA und die DIN 18040 rechnen für Rollstuhlnutzer mit einem Verkehrsraum von 90 cm (H BVA, 3.3.1; DIN 18040, 4.1, Bild 1). Dies ergibt sich aus der üblichen Maximalbreite eines Rollstuhls von 70 cm zuzüglich seitlichem Platz für die Arme,

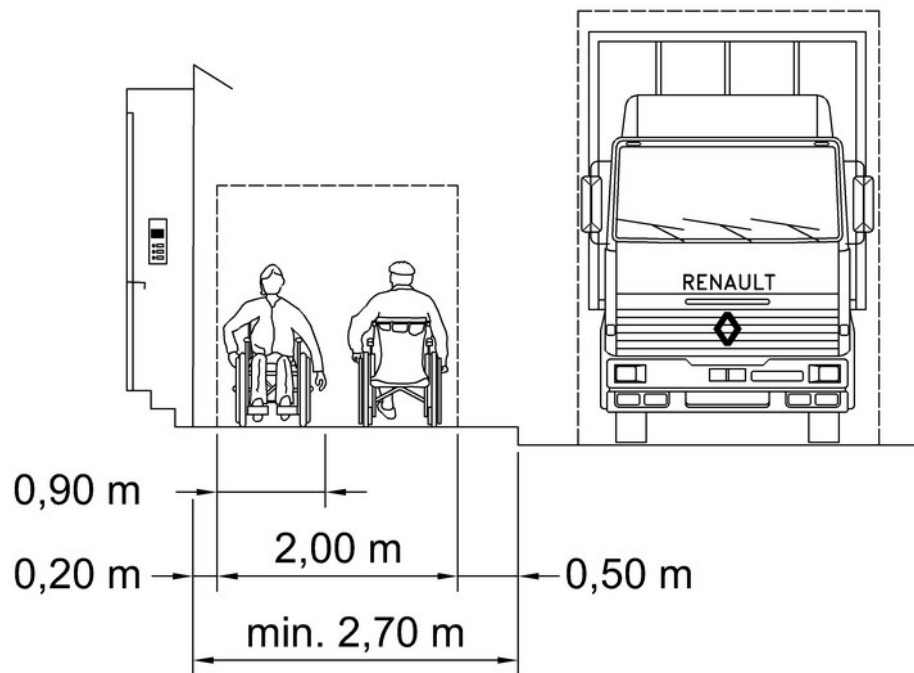
mit denen der Rollstuhl fortbewegt wird. 90 cm ist daher auch das Mindestmaß für Türöffnungen in öffentlich zugänglichen Gebäuden.

Deutlich wird die Vielzahl möglicher Breiten auch bei Kinderwagen. Hier brauchen besonders Modelle für Geschwister (Doppelkinderwagen) oder für die Verwendung in der Kinderbetreuung (Krippenwagen für vier oder sechs Kinder) eine erheblich breitere Gehbahn als die für Fußgänger gedachten 80 cm.

5.3 Begegnungsverkehr von Rollstuhlfahrern

Geht man von einem Verkehrsraum von 90 cm Breite für einen einzelnen Rollstuhlfahrer aus, wird im Begegnungsverkehr mindestens ein Verkehrsraum von 1,80 m Breite gebraucht. So steht es in der DIN 18040 (DIN 18040-3, 5.1).

Die H BVA sind konsequenter und rechnen den auch bei Fußgängern erforderlichen Begegnungsabstand von 20 cm hinzu (H VBA 3.3.1). Entsprechend verlangen die H BVA einen freien Verkehrsraum von 2,0 m Breite auf jedem Gehweg, damit sich zumindest Rollstuhlfahrer ungehindert begegnen können. Hinzu kommen dann die in den RAST genannten Sicherheitsräume, so dass im Regelfall eine Gesamtbreite von mindestens 2,70 m erforderlich ist.



5.4 Einbaufreie Sicherheitsräume erforderlich

Aufgrund des erhöhten Breitenbedarfs mobilitätseingeschränkter Personen muss bei der Begegnung mit ihnen oder der Begegnung untereinander oft in die Sicherheitsräume ausgewichen werden. Es ist deshalb wichtig, dass diese Sicherheitsräume vorhanden sind. Die H BVA schreiben, dass genau aus diesem Grund diese Sicherheitsräume einbaufrei sein sollen, also auch ohne Masten oder Verkehrszeichenträger. (H BVA, 3.3.1)

Selbst die 2,50 m Regelbreite von Seitenräumen reichen aus Sicht der Barrierefreiheit auch unter der Voraussetzung der vollständigen Einbaufreiheit nur mit Einschränkungen aus. Immer dann, wenn der Begegnungsfall zwischen zwei mobilitätseingeschränkten Personen häufig zu erwarten ist, sollte der Seitenraum deutlich breiter angelegt werden. Anzustreben sind in diesen Fällen lichte Räume (Verkehrsraum zuzüglich Sicherheitsräume) von 3,00 m. (H BVA, 3.3.1)

Bei einer Gehwegbreite von nur 2,10 m wie im oben beschriebenen „abgemilderten Regelfall“ (Kapitel 4.2) reicht der minimale Sicherheitsraum zum Ausweichen nicht aus. Deshalb sind Gehwege mit Mindestmaßen, insbesondere solche mit einer Breite von weniger als 2,50 m zu vermeiden.

6 Ausnahmefälle mit geringeren Mindestgehwegbreiten

Nur in zwei weiteren Fällen können gemäß RAST 06, 5.1.2 sowie den „Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“, Ausgabe 2021 (RSA 21, herausgegeben von der FGSV), Teil B, 2.4.2 geringere Mindestgehwegbreiten angesetzt werden.

6.1 Beengte dörfliche Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen

Bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen kann laut RAST eine kleinere Mindestgehwegbreite von 1,50 m angesetzt werden (RASt 06, 5.1.2). Diese Maß galt bis in die 1970er Jahre als allgemein übliche Gehwegbreite. Bis heute haben einige Planer und Behörden die seit vielen Jahren geltenden neuen Mindestmaße nicht umgesetzt. (FUSS e.V. o.J.)

Derartige Minigehwege sind nicht nur im Begegnungsverkehr problematisch. Auch in Bezug auf Barrierefreiheit braucht es Lösungen für solche, manchmal unvermeidbaren Engstellen. Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder umfeldbedingten Zwangspunkten (z.B. an Engstellen im Zuge von Ortsdurchfahrten) ist zu berücksichtigen, dass bei Seitenraumbreiten unter 1,60 m die Fortbewegung von Menschen mit Rollstuhl nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume möglich ist. (H BVA, 3.3.1) Insbesondere ist an Engstellen ein Rangieren oder Wenden nur möglich, indem die Sicherheitsräume mitbenutzt werden. Die DIN 18040 rät deshalb, in solchen Fällen dem Fahrverkehr Flächen zu nehmen: Um die Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite zu vermeiden, kann die Möglichkeit einer Fahrbahneinengung mit einspuriger Verkehrsführung geprüft werden. (DIN 18040-3, 5.1.2)

Bei baulich bedingten Engstellen ist eine Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite auf bis zu 90 cm (zuzüglich Sicherheitsräume von 20 cm und 50 cm, also eine Gehwegbreite von 1,60 m) nur dann zulässig, wenn die Engstelle nicht länger als 18,0 m ist (DIN 18040-3, 5.1.2). Wo diese Mindestbreite und Maximallänge an solchen unvermeidbaren Engstellen nicht erreicht wird, kann die Möglichkeit geprüft werden, den Bereich als verkehrsberuhigte Zone, z.B. StVO-Zeichen 325.1, auszuweisen. (DIN 18040-3, 5.1.2)

Auch bei der Frage, wann falsch parkende Fahrzeuge Rollstuhlfahrer nicht nur behindern, sondern gefährden, kann als Kriterium herangezogen werden, dass Rollstuhlfahrer zum Wenden eine freie Fläche von 1,50 m x 1,50 m benötigen (DIN 18040, 4.1). Rollstuhlfahrer, die auf dem Gehweg wegen legal oder illegal stehender Autos, Mülltonnen, Sperrmüll etc. in eine Sackgasse geraten, können nicht rückwärtsfahren, sondern müssen wenden. Verbleiben dann weniger als 1,50 m, so ist der Rollstuhlfahrer gefährdet und auf externe Hilfe angewiesen.

6.2 Regelwerkskonforme Gehwegbreiten in engen Straßenräumen

„Ist innerhalb bebauter Gebiete zu wenig Platz für eine ausreichende Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen vorhanden, so sind folgende Punkte zu prüfen, um die Bereitstellung ausreichend breiter Fußverkehrsflächen mindestens nach dem abgeminderten Regelfall (2,10 Meter) zu ermöglichen:

- Verzicht auf Flächen für ruhenden oder ladenden Verkehr oder den Radverkehr
- Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen, Umstellung auf Einrichtungsverkehr
- Verringerung der Fahrstreifenbreite bei gleichzeitiger Verminderung der Geschwindigkeit
- Verzicht auf gesonderte Radverkehrsanlagen, dafür Anlage von Schutzstreifen (EFA, 3.2.4).

Entsprechende Nutzungsansprüche für den Fußverkehr sind bei der Festlegung der Fahrbahnbreite zu berücksichtigen, wobei sie deren Verschmälerung notwendig machen können (RASt, 4.3). So reicht z.B. eine Fahrbahnbreite von 5,55 Meter aus, um die Begegnung Lkw/Pkw bei einer Geschwindigkeit bis zu 40 km/h zu ermöglichen (RASt, 4.3). Es wird zum Teil auf die Sicherheitsräume verzichtet (RASt, 4.3).“ (vgl. FUSS e.V. 2020, S. 5)

Zu prüfen ist auch, ob solch enge Straßenabschnitte nicht in verkehrsberuhigte Bereiche (Z. 325.1 und 325.2 StVO) oder auch in Begegnungszonen umgewidmet werden können. (vgl. DIN 18040-3, 5.1.2)

Ein wichtiger Punkt bei Abwägungen, die bei nicht ausreichenden Randbedingungen zu treffen sind, ist die Verkehrssicherheit (RASt 1.2). Bei Konflikten „wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (RASt 1.1)

6.3 Baustellen-Bereiche

Gemäß RSA 21, Teil B, 2.4.2 sollen im Bereich von Baustellen folgende Breitenmaße nicht unterschritten werden: Gehwege sollen eine Mindestbreite von 1,30 m besitzen. Dieses Maß gilt zwischen den Fußplatten von Absperrungen – kurze Engstellen sollen noch mindestens 1,00 m breit sein.

Außerdem muss „die Befahrbarkeit mit Rollstühlen gewährleistet sein. Die befahrbare Breite muss immer größer als 1,00 m sein“ (RSA 21, B 2.4.2).

7 Regelfälle bei höherem Verkehrsaufkommen

Der in Kapitel 4 vorgestellte Regelfall einer Mindestgehwegbreite von 2,50 m bezieht sich ausschließlich auf Wohnstraßen mit einem gewöhnlichen Fußverkehrsaufkommen. So dürfen beispielsweise die Häuser höchstens drei Geschosse haben.

Ist die Bebauung höher, muss man auch mit einem erhöhten Aufkommen an Fußgängern rechnen, erst recht, wenn in den Gebäuden Geschäfte, Praxen oder Büros zu finden sind.

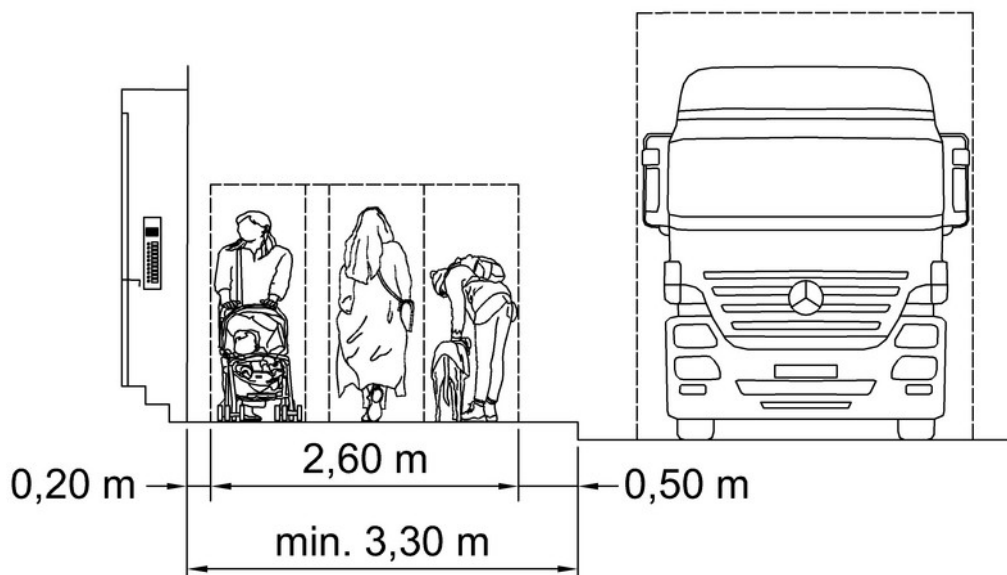
Die EFA macht deshalb in Kapitel 3.2, Tabelle 2 deutliche Vorgaben, in welchen Situationen welche Gehwegbreiten erforderlich werden.

7.1 Fußgänger überholen

Relevant bei einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen sind insbesondere unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten, die zu Überholverkehr führen. Genauso wie auf einer bergigen Landstraße ein dritter Fahrstreifen eingerichtet wird, damit bergauf langsame LKW auch bei Gegenverkehr überholt werden können, braucht man auf der „Gehbahn“ einen dritten „Gehstreifen“, damit langsame Fußgänger überholt werden können.

Für die Breitenberechnung muss man also davon ausgehen, dass zwei Fußgänger in eine Richtung gehen (nebeneinander oder als Überholer), während gleichzeitig der entgegenkommende Fußgängerstrom nicht unterbrochen werden soll. Die Gehbahn muss deshalb $3 \cdot 0,80 \text{ m}$ für die drei Fußgänger plus einen Sicherheitsstreifen zum Gegenverkehr von $0,20 \text{ m}$ breit sein. Das ergibt eine Gehbahn von $2,60 \text{ m}$ und zusammen mit den üblichen Sicherheitsbereichen eine minimale Gehwegbreite von $3,30 \text{ m}$.

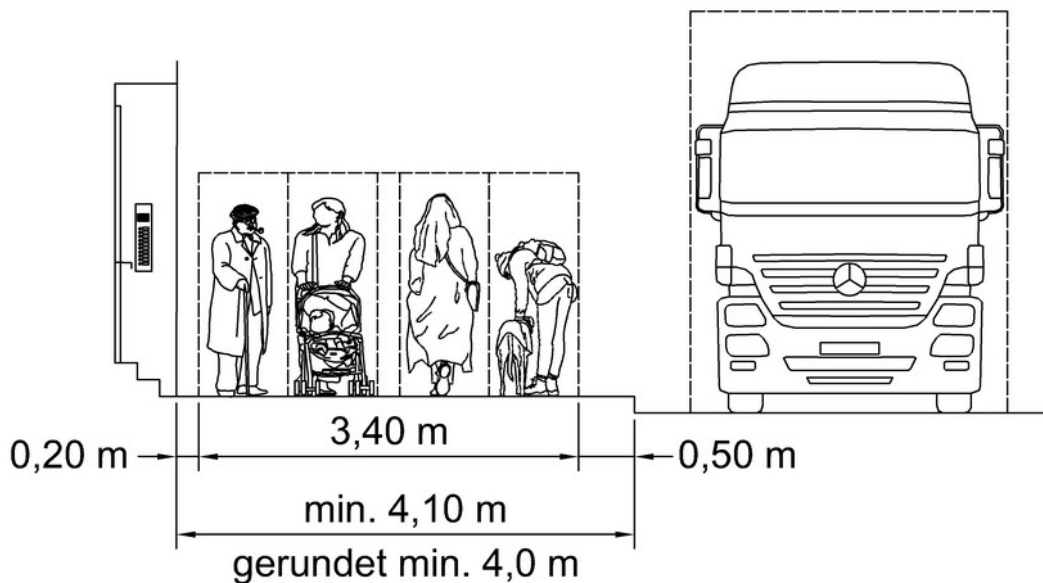
Die Mindestbreite von $3,30 \text{ m}$ entspricht in EFA, Tabelle 2 dem Anwendungsfall „Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte (3 bis 5 Geschosse)“.



7.2 Geschäftsstraßen

Kommt noch mehr Fußverkehr hinzu, braucht man weitere „Gehstreifen“, um z.B. ein gleichzeitiges Überholen in beiden Richtungen zu erlauben. Ein typischer Anwendungsfall sind Wohnstraßen mit wichtigen ÖPNV-Linien und Geschäftsstraßen.

Rechnet man wie üblich weitere 0,80 m hinzu, kommt man bei einem „vierstreifigen“ Gehweg auf eine Mindestbreite von 4,10 m. Allerdings muss man in dieser Größenordnung nicht mehr auf den Zentimeter genau rechnen. Sowohl die EFA, Tabelle 2 („Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierter ÖPNV-Linie“) als auch die RASt („örtliche Geschäftsstraße“, RASt 06, 5.1.2) runden hier auf glatt 4,0 m.



Die Vorgaben aus EFA und RASt enden bei einer Geschäftsstraße mit hoch frequentierter ÖPNV-Linie bzw. einer Hauptgeschäftsstraße. Hier wird eine Mindestbreite des Gehwegs von 5,0 m vorgegeben. Bei stark befahrenen Straßen – entsprechende Verkehrsstärken sind in EFA, Tabelle 2 angegeben – ist außerdem der Sicherheitsraum zum Fahrverkehr zu erhöhen, so dass der nötige Seitenraum um 1,0 m breiter wird.

Alle diese Maße bezeichnen Mindestbreiten. Keiner Verwaltung wird die Möglichkeit genommen, freiwillig breitere Gehwege zu bauen, wenn dies aufgrund des Verkehrsaufkommens oder der städtebaulichen Gestaltung sinnvoll erscheint.

Zu beachten ist aber, dass alle hier vorgestellten Mindestmaße nur die reine „Gehbahn“ mitsamt der Sicherheitsstreifen umfassen. Alles, was zusätzlich im Seitenraum benötigt wird (Park- oder Grünstreifen, Radwege, Fahrradständer, Vitrienen, Gastronomie usw.) erfordert zusätzlichen Platz, der nicht auf Kosten der Gehfläche gehen darf. (siehe dazu Kapitel 8)

7.3 Gehwegbreiten außerorts und abseits von Straßen

Für Gehwege, die unabhängig von Straßen geführt werden, und für Gehwege, die beispielsweise entlang einer Landstraße von der Fahrbahn durch Grünstreifen abgesetzt sind, ergeben sich die nötigen Breiten ebenfalls aufgrund ihrer Nutzung: als gemeinsamer Geh- und Radweg, durch Mitbenutzung von land- oder forstwirtschaftlichem Gerät oder durch die Nähe vielbesuchter Freizeiteinrichtungen. Hier können erhebliche Breiten notwendig sein.

Die EFA, Tabelle 2 rechnen für straßenunabhängig geführte Wege mit einer Breite von 3,0 m. Die RASSt nennen für Wohnwege ohne Fußverkehrsanlagen, aber mit Fahrzeugverkehr, eine Mindestbreite von 4,5 m (RASSt 06, 5.2.1). In jedem Fall gilt für Fußwege ohne Fahrzeugverkehr eine Regelbreite von mindestens 2,50 m, damit diese Wege maschinell gereinigt, unterhalten oder vom Schnee befreit werden können. (EFA 5.4)

8 Zusätzlicher Breitenbedarf im Seitenraum

Die in dieser Broschüre genannten Mindestmaße betreffen ausschließlich den reinen Gehbereich eines Gehwegs sowie die Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn und zur Bebauung.

Städtebauliche Anforderungen gehen über diese reine Gehnutzung hinaus. So wünscht man sich beispielsweise Straßenbegleitgrün wie Beete und Bäume. Radfahrer wünschen sich Parkplätze mit Bügeln, eventuell auch von der Fahrbahn getrennte Radwege. Gastronomen und Geschäftsleute möchten Tische, Hinweistafeln oder Auslagen vor die Tür stellen.

All dies braucht Platz im Seitenraum. EFA und RASSt liefern Maßtabellen, welche zusätzlichen Breiten bei manchen zusätzlichen Nutzungen mindestens erforderlich sind. Zu beachten ist, dass es sich um zusätzliche Nutzungen und zusätzliche Breiten handelt. Die bisher genannten Mindestbreiten für Gehbereich und Sicherheitsstreifen dürfen nicht vermindert werden.

8.1 Grünanlagen

Ein Grünstreifen ohne Bäume soll nach EFA, Tabelle 3 und RASSt, Tabelle 25 mindestens 1,0 m breit sein. Mit diesem Zusatzmaß rechnet die EFA, Tabelle 2 auch, wenn es sich um eine überdurchschnittlich stark befahrene Straße handelt. Diese erforderliche Verbreiterung des Seitenraums kann als vergrößerter Sicherheitsstreifen gepflastert oder, auch wenn es die EFA nicht explizit sagt, bepflanzt sein.

Für Grünstreifen mit Bäumen ist eine Zusatzbreite von mindestens 2,0 m anzusetzen. Dasselbe gilt auch für einen Längsparkstreifen zwischen den Bäumen.

8.2 Zusatzflächen für den Fußverkehr im Seitenraum

Auch Fußgänger möchten „parken“. Deshalb ist es nötig, in den Seitenräumen von Straßen Ruhebänke und Anlehnungsmöglichkeiten einzurichten. Bänke sollen natürlich nicht im Gehbereich stehen, sondern daneben. EFA und RASt geben an, dass im mit Ruhebänken ausgestatteten Seitenraum eine zusätzliche Breite von mindestens 1,0 m erforderlich ist.

Auch vor Schaufenstern wollen und sollen Fußgänger „halten“ und „parken“. Deshalb rechnen EFA und RASt einen zusätzlichen Breitenbedarf von 1,0 m für „Verweilflächen vor Schaufenstern“. Dies bedeutet: Gibt es in einer Geschäftsstraße Schaufenster, muss der „Bürgersteig“ einen Meter breiter sein als wenn es keine Schaufenster gibt.

Will man nicht, dass spielende Kinder die Gehfläche blockieren, so braucht man Flächen für Kinderspiel im Seitenraum, gern auch mit Spielgeräten. Die RASt fordert hierfür einen Raumbedarf von mindestens 2,0 m, zusätzlich zur normalen Gehfläche.

Wie viel Platz im Rahmen von ÖPNV-Haltestellen benötigt wird, hängt natürlich ganz davon ab, wie viele und welche Linien dort halten. Die Richtlinien sind sich hier uneins. Während die EFA, Tabelle 3 mindestens 1,50 m aufführen, steht in RASt, Tabelle 25 für Warteflächen an Haltestellen eine Mindestbreite von 2,5 m. Zu diesem Thema gibt es ein eigenes Regelwerk der FGSV: „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ 2013).

8.3 Zusatzflächen für den Radverkehr im Seitenraum

Da Fahrräder Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrsordnung sind, gehören Flächen für den Radverkehr grundsätzlich auf die Fahrbahn. Wird der Radverkehr ausnahmsweise im Seitenraum geführt, so sind zusätzlich zu den hier genannten Regelwerken vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, FGSV 2010) zu beachten. Diese geben entsprechende Breiten für Radwege im Seitenraum vor. Zur Trennung zum Gehbereich ist ein Sicherheitsstreifen notwendig, der auch für Sehbehinderte eindeutig erkennbar ist.

Zum Abstellen von Fahrrädern sind ebenfalls Flächen außerhalb des Gehbereichs vorzusehen. Je nach Aufstellwinkel werden für Fahrradständer 1,5 m bis 2,0 m zusätzlicher Seitenraum benötigt.

8.4 Auslagen, Vitrinen, Außengastronomie

Geschäftsleute und Gastronomen erheben Ansprüche auf Flächen im Seitenraum, beispielsweise für Auslagen vor einem Einzelhandelsgeschäft, für Hinweistafeln oder Vitrinen und natürlich für Tische und Stühle der Außengastronomie.

Solch kommerzieller Nutzen öffentlichen Verkehrsraums ist eine so genannte „Sondernutzung“, die beantragt und bezahlt werden muss. Hier hat jede Kommune ihr eigenes Regelwerk. EFA und RASt nennen für Auslagen und Vitrinen einen zusätzli-

chen Seitenraum von 1,5 m Breite. Gastronomische Flächen kommen in den Regelwerken nicht vor.

Sofern ausreichend Flächen verfügbar sind, können Sondernutzungen eine Straße attraktiv machen, und zwar für die Gewerbetreibenden genauso wie für die Fußgänger. Zu beachten ist jedoch, dass nur solche Flächen zur Sondernutzung freigegeben werden können, die von keiner der oben genannten Anforderungen benötigt werden. Insbesondere ist es ausgeschlossen, Gehflächen unter die hier genannten Mindestbreiten zu verkleinern, nur um diese Bereiche in Sondernutzung zu vermieten. Da Auslagen und Außengastronomie gern im Laufe der Zeit auf den Gehweg hinaus wachsen, sind Kommunen gefordert, die Einhaltung der Flächengrenzen regelmäßig zu kontrollieren.

9 Zusammenfassung

Alle aktuellen einschlägigen Regelwerke verlangen bei der Neu- und Umplanung sowie der Sanierung von Straßen zwangsläufig Gehwege mit Breitenmaßen, die gewährleisten, dass sich zwei Fußgänger ungehindert begegnen bzw. nebeneinanderhergehen können. Zudem müssen Sicherheitsabstände/Distanzstreifen zu Hauswänden oder Einfriedungen und zum ruhenden und fahrenden Verkehr vorhanden sein. Daher wird eine Gehweg-Mindestbreite von 2,50 m verlangt. Je nach Bebauung, Geschäftsbetrieb, Verkehrsdichte und Gehwegnutzung sind auch erheblich breitere Gehwege nötig.

Um die Anforderungen der Barrierefreiheit umzusetzen, ist eine Mindestbreite von 2,70 m erforderlich. Wo mit einer häufigen Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen zu rechnen ist, sogar möglichst 3,00 m.

Vom Mindestmaß von 2,50 m darf nur abgewichen werden bei Wohnstraßen mit wenig Verkehr und lockerer Bebauung, in denen zudem keine Einfriedungen höher als 0,50 m an der straßenabgewandten Seite sind. Derartige „abgemilderte Regelfälle“ widersprechen allerdings der Barrierefreiheit, da verminderte Sicherheitsräume im Begegnungsfall mit mobilitätseingeschränkten Personen nur unzureichende Ausweichmöglichkeiten bieten. Gehwege unter 1,60 m Breite sind selbst ohne Begegnungsverkehr nicht uneingeschränkt barrierefrei nutzbar.

Quellenverzeichnis

Behindertengleichstellungsgesetz (2002, zuletzt geändert 2022): Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG). URL:

<https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/>

DIN 18040-1 (2010): Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude, Ausgabe: 2010-10, Beuth Verlag, auch hier:

https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/planungsgrundlagen_barrierefreies_bauen.pdf

DIN 18040-2 (2011): Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 2: Wohnungen, Ausgabe: 2011-09, Beuth Verlag, auch hier:

https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/planungsgrundlagen_barrierefreies_bauen.pdf

DIN 18040-3 (2014): Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Ausgabe: 2014-12, Beuth Verlag

EFA (2002): Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber)

FUSS e.V. (o.J.): Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter.

URL: <https://fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter> (06.05.2022)

FUSS e.V. (2020): Geh-rechtes Planen und Gestalten – Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr.

URL: <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/themen-websites.html?download=492:inhaltsverzeichnis-hlf&start=40>

FUSS e.V. (2021): Parken auf Gehwegen, Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf.

URL: <https://fuss-ev.de/images/Downloads/gehwegparken.pdf>

Prof. J. Gerlach (2021): „Ein Beitrag zur Verbindlichkeit von Regelwerken“, mobilogisch! Heft 2/2021. URL: <https://www.mobilogisch.de/archiv/archiv-themen/41-ml/artikel/284-verbindlichkeit-von-richtlinien.html>

H. W. Horst (2022): Straßenplanung wie zu Adenauers Zeiten? URL: https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP_20_Horst_FGSVRegelwerke.pdf

H BVA (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber)

RASt 06 (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber)

ReStra (2017): Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen.

URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/9225042/855ddf23faf5d39b434eca3fd25ccfe6/data/restra.pdf>

RSA 21 (2021): Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber)

VwV StVO (2021): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung.

URL: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

Impressum

Herausgeber: Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Exerzierstr. 20
D-13357 Berlin
<https://www.fuss-ev.de/>
Telefon 030/4927473
E-Mail info@fuss-ev.de

Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die jeweils aktuellste Version des Originals finden Sie auf <https://www.fuss-ev.de>

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar. Sie erreichen die Autoren über die Email-Adresse des Herausgebers.

© 2022 FUSS e.V. All rights reserved.

Dritte, erweiterte Auflage

Zu den ersten beiden Auflagen dieser Broschüre erreichten uns viele Rückmeldungen, die Lob, Kritik, Hinweise auf Auslassungen sowie Korrekturvorschläge umfassten. Die Autoren bedanken sich bei allen Lesern, die auf diese Weise mitgeholfen haben, die Broschüre vollständiger und besser zu machen, insbesondere bei V. Grossek (Agentur Barrierefrei NRW - <https://www.ab-nrw.de/>), Ch. Mayer, R. Hammerbacher, W. Packmohr, J. Sommer, K. Stallmann und R. Stimpel.

In dieser Auflage haben wir die Kapitel in eine andere Reihenfolge gebracht, Gehwege mit höherem Verkehrsaufkommen hinzugefügt sowie weitere inhaltliche Erweiterungen vorgenommen.

