



Sichere Gehwege planen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Vorwort



Das DVR-Kolloquium "Wem gehört die Stadt?" hat Ende 2019 eine Gruppe in den Mittelpunkt gerückt, die bisher bei der Diskussion über eine für alle Verkehrsteilnehmergruppen sichere Gestaltung des Verkehrsraums eher vernachlässigt wird: die Fußgängerinnen und Fußgänger. Dabei ist das zu Fuß Gehen doch die erste und natürlichste Form der Mobilität. Wer allerdings zu Fuß unterwegs ist, lebt gefährlich. Nach den vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes wurden 2019 insgesamt 417 Personen getötet und 30.219 bei Unfällen verletzt. 57 Prozent der Getöteten waren über 65 Jahre alt. Das ist nicht hinnehmbar.

Immer noch scheint zu wenig bekannt, dass für Gehwege eine Breite von 2,50 Metern als Standardmaß im straßenbaulichen Regelwerk festgelegt ist. In den meisten Städten und Gemeinden hat der Fußverkehr in den Behörden noch keine eigene Zuständigkeit - nur Leipzig leistet sich bereits einen eigenen Fußverkehrsverantwortlichen. In den anderen Fällen wird der Fußverkehr, wie man es häufig zuversichtlich hört, „irgendwie mitgedacht“. Das ist aber zu wenig.

Jeder vierte innerörtliche Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Die Anforderungen, die sich für die einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen ergeben, sind alle komplex und müssen obendrein miteinander kompatibel sein. Da ist es mit „irgendwie mitdenken“ nicht getan. Planerinnen und Planer wissen seit langem, dass Straßenquerschnitte nach dem Grundsatz "von außen nach innen" geplant werden müssen. Zuerst kommen also die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs. Die Praxis folgt noch allzu oft dem umgekehrten Weg, erst die Breitenmaße für den KFZ-Verkehr festzulegen.

Mit dieser Publikation möchte der DVR mehr Bewusstsein für eine Infrastruktur schaffen, die die Sicherheit der zu Fuß Gehenden ernst nimmt. Unser Ziel sind durchgängige Fußwegnetze ohne Barrieren und Gefahrenstellen. Diese sind genauso notwendig wie eine sichere Fahrradinfrastruktur. Deshalb hat der DVR den sicheren Fuß - und Radverkehr zu seinem Schwerpunktthema der Jahre 2019 und 2020 erhoben.

Ute Hammer

Geschäftsführerin
Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Den Stellenwert des Fußverkehrs erhöhen

Die hohe Bedeutung des Fußverkehrs ist nicht immer allen bewusst. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß, egal, ob man z. B. mit dem Bus fährt und dazu zu Fuß zur Haltestelle geht oder den Pkw nutzt und zu Fuß zum Parkplatz geht. Das zu Fuß Gehen ist ein Bindeglied zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, wenn man von einem Verkehrsmittel in seiner Wegekette auf ein anderes wechselt.

Mittlerweile gewinnt das Thema Fußverkehr langsam wieder an Bedeutung. Es erfährt aber häufig immer noch keine Gleichberechtigung und es ist meist unattraktiv zu Fuß zu gehen, obgleich die Vorteile des zu Fuß Gehens eigentlich auf der Hand liegen: Gehen ist gesund, preiswert und umweltfreundlich, es belebt die Innenstädte, ermöglicht Begegnung und Kommunikation und erhöht bei einer gezielten Förderung die Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden. Je mehr Wege zu Fuß gegangen werden, desto lebendiger und lebenswerter ist die Stadt. Anders ausgedrückt: lebendige und lebenswerte Städte sind fußgängerfreundlich.

Zu Fuß Gehen ist ein wichtiger Baustein einer sicheren Gestaltung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmergruppen. Die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr ist eine übergreifende Aufgabe, die es gemeinsam zu bewältigen gilt. Hierzu gehört es auch, die Bedeutung des Fußverkehrs bei allen Akteuren und der Bevölkerung mehr ins Bewusstsein zu rücken und die Vorteile erfolgreich zu kommunizieren. Sie entscheiden in Ihrer Kommune, ob Sie dem Fußverkehr mehr Gewicht, Bedeutung und Raum einräumen wollen. Das erfordert etwas politischen Mut und einen langen Atem.

Setzen Sie sich in Ihrer Kommune aktiv für den Fußverkehr ein und steigern Sie damit die Lebensqualität aller. Eine notwendige Rahmenbedingung hierzu sind qualitativ gute, sichere und ausreichend dimensionierte Fußwegnetze. Das vorliegende Dokument gibt Ihnen hierzu Anregungen und zeigt Ihnen, worauf Sie achten müssen, um dem Fußverkehr auf die Beine zu helfen. Zum Thema sichere Überquerungsstellen hilft Ihnen auch das Papier „Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen“ dieser Themenserie.

Bausteine einer sicheren und guten Fußverkehrsförderung



Zu schmale Gehwege stellen ein Hindernis für zu Fuß Gehende dar

Fußwege sind häufig unattraktiv und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit weisen sie oft Defizite auf. Zu Fuß Gehende treffen auf ihren Wegen z. B. auf Hindernisse oder sind Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden ausgesetzt. Oft fehlt auch eine Gehfläche oder die Wege sind lückenhaft.

Häufig vorzufindende Defizite im Zusammenhang mit Gehwegen und Gehwegbreiten sind:

- feste Einbauten auf Gehwegen, die die Breite einschränken wie z. B. Stromkästen, Schildermasten, Ampelmasten, Abfalleimer, Bäume
- temporäre/bewegliche Einbauten und Hindernisse, wie z. B. Kundenstopper/Werbeaufsteller, Auslagen von Geschäften, Außengastronomie, Abfalltonnen
- legal oder illegal abgestellte Fahrräder
- legal oder illegal parkende Fahrzeuge
- unpassend abgestellte Wertstoffcontainer
- Konflikte mit Rad Fahrenden oder E-Scootern
- generell fehlende Gehwege oder viel zu schmale Gehwege
- Einschränkung der Gehwegbreite durch Bewuchs
- Lücken im Wegenetz (z. B. durch fehlende Überquerungsstellen oder endende Gehwege)
- Fehlende Barrierefreiheit (z. B. durch fehlende optische und taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg oder fehlende abgesenkte Bordsteine)
- fehlende Beleuchtung
- fehlende soziale Kontrolle
- Schlechte Oberflächenqualität, Verunreinigungen, fehlender Winterdienst, schlechte Entwässerung
- fehlende optisch anregende Gestaltung und negative Einflüsse durch z. B. Lärm, Hitze oder Abgase



Achten Sie in Ihrer Kommune bei Neuplanungen explizit auf diese Defizite und setzen Sie sich für eine Beseitigung bereits in der Planung ein. Analysieren Sie auch im Bestand insbesondere die relevanten Hauptrouten im Fußverkehr auf diese Defizite und sorgen hier für Abhilfe.



Anforderungen an Gehwege und Ansprüche von zu Fuß Gehenden

Den für die Verkehrsplanung in den Kommunen Zuständigen stehen mit den aktuellen Regelwerken gute Planungshilfen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr zur Verfügung. Das aktuelle, verbindliche Planungsregelwerk, allen voran die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gehen auf die Ansprüche von zu Fuß Gehenden ein und machen vor diesem Hintergrund Vorgaben für die Gestaltung von Anlagen für den Fußverkehr. Zurzeit sind diese Regelwerke in der Überarbeitung und werden aktualisiert.

Folgende Grundsätze zum Fußverkehr werden im Planungsregelwerk aufgeführt (nach RASt 06, Kap. 6.1.6.1):

- An angebauten (mit geschlossener Bebauung versehenen) Straßen sind überall Anlagen für den Fußverkehr erforderlich.
- Lücken in der Bebauung dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen.
- An einseitig angebauten Straßen können Gehwege auf der nicht angebauten Seite nur entfallen, wenn auf der anderen Seite keine Ziele liegen, wie z. B. Haltestellen oder Parkplätze.
- Grundsätzlich wird bei der Dimensionierung von Gehwegen von einer üblichen Zusammensetzung der Fußgängerströme ausgegangen. Wird mit einer größeren Anzahl an zu Fuß Gehenden mit besonderen Ansprüchen (z. B. Mobilitätseingeschränkte) gerechnet, sollten die Maße entsprechend angepasst werden, damit im Begegnungsfall (z. B. Kinderwagen und Rollator) nicht auf die Straße ausgewichen werden muss.

Folgende Regelbreiten gelten für den Seitenraum einer Straße (nach RASt, S. 29 Bild 20):



Gehwege sollen grundsätzlich mit dem **Regelmaß von 2,50 m Breite** geplant werden. Die veraltete Vorgabe eines Mindestmaßes von 1,50 m existiert sowohl im aktuellen Regelwerk als auch in der Straßenverkehrsordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift schon lange nicht mehr. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind aktuell Stand der Technik für die Planung und sollten daher bei Neubau- und Umbaumaßnahmen beachtet werden.

Ansprüche an barrierefreie Gehwege

Das aktuelle Planungsregelwerk berücksichtigt auch die Ansprüche von Mobilitätseingeschränkten und gibt hierzu entsprechende Hinweise bezüglich der Ausgestaltung und Dimensionierung von Gehwegen. Zu den Mobilitätseingeschränkten zählen neben Geh- und Sehbehinderten auch Personen mit Kinderwagen, die z. B. höhere Ansprüche an Gehwegbreiten haben. Berücksichtigen Sie auch die Belange dieser Personengruppen bei der Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr in Ihrer Kommune und machen Sie die Wege für alle nutzbar und sicher.

Folgende Grundsätze gelten aus Sicht von Mobilitätseingeschränkten für Gehwegbereiche (nach RAS 06, Kap. 6.1.6.2):

- Gehwegbereiche sollten hindernisfrei, taktil und visuell von anderen Bereichen abgegrenzt sein (z. B. durch Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungsstreifen). Richtungsänderungen sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein.
- Gehwegbereiche sollten eine geringe Neigung aufweisen (0,5 bis max. 3,0 %), z. B. auch an Gehwegabsenkungen bei Grundstückszufahrten.
- An Überquerungsstellen sollten die Borde abgesenkt sein (Ausführungshinweise hierzu enthalten die H BVA).
- In angemessenen Abständen sollten Sitzgelegenheiten zum Ausruhen eingerichtet werden.
- Zur Leitung und Warnung der Mobilitätseingeschränkten sollten an wichtigen Elementen im Straßenraum – hierzu zählen z. B. Überquerungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel oder Sitzgelegenheiten – Orientierungsstreifen und Aufmerksamkeitsfelder angelegt werden.

Konkretisierungen zur barrierefreien Ausgestaltung enthalten die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, 2011) der FGSV und verschiedene DIN-Normen, wovon drei wesentliche unter weiterführender Literatur aufgeführt sind.

Breiten- und Längenbedarfe von Mobilitätseingeschränkten (nach RAS 06, Kap. 4.7, Tabelle 4)

Mobilitätseinschränkung	Breite	Länge
Blinde Person mit Langstock	1,20 m	-
Blinde Person mit Führungshund	1,20 m	-
Blinde Person mit Begleitperson	1,30 m	-
Person mit Stock	0,85 m	-
Person mit Armstützen	1,00 m	-
Person mit Rollstuhl	1,10 m	-
Person mit Kinderwagen	1,00 m	2,00 m
Rollstuhl mit Begleitperson	1,00 m	2,50 m



Das sagt das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) in § 4 zum Thema Barrierefreiheit:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende

Sichere Fußwege und Fußverkehrsnetze leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden. Nachfolgend aufgeführt finden Sie für wesentliche Handlungsfelder eine Übersicht geeigneter Maßnahmen zur sicheren Gestaltung von Gehwegen. Dabei werden Belange der Fußverkehrsförderung ebenso berücksichtigt wie Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Hinweise zur sicheren Gestaltung von Überquerungsstellen finden Sie in der bereits erschienenen Veröffentlichung „Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen“ dieser Themenserie.

Handlungsfeld Strategie und Verankerung

- Institutionalisierung und Verankerung des Themas Fußverkehr in der Verwaltung, z. B. durch die Etablierung eines Fußverkehrsbeauftragten.
- Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie und Festlegung konkreter Ziele zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr in der Kommune.
- Konsequente vorrangige Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs bei jeder Planung. Durchführung von Sicherheitsaudits bei jeder Neu- und Umplanung.

Handlungsfeld Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

- Eine Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Zeichen 240 StVO) kommt nur bei einem geringen Aufkommen an zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden in Betracht und wenn eine getrennte Führung nicht in Frage kommt bzw. für den Radverkehr nicht zumutbar ist (weitergehende Hinweise vgl. RASt und ERA).
- Eine Anordnung von Gehweg – Radfahrer frei (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO) ist im Hinblick auf die örtlichen Belange des Fußverkehrs und auch des Radverkehrs kritisch zu prüfen (weitergehende Hinweise vgl. RASt und ERA).
- Bei getrennten Geh- und Radwegen auf eine barrierefreie Ausgestaltung (taktile und optische Trennung) und ausreichende Dimensionierung achten.
- Bei der Anordnung von Fahrradparkanlagen auf Gehbereichen auf eine ausreichende Dimensionierung achten, um ausreichende Restgehwegbreiten für die zu Fuß Gehenden zu gewähren. Bei hohem Parkdruck im Radverkehr ausreichend Abstellmöglichkeiten vorsehen, um „wild abgestellte“ Fahrräder auf Gehwegen zu vermeiden.
- Erarbeitung von Konzepten mit E-Scooter-Verleihern zum Abstellen der E-Scooter im Straßenraum, um Konflikte mit zu Fuß Gehenden zu vermeiden.



Optisch kontrastierende und taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg (30 cm)

Handlungsfeld Dimensionierung und vorhandene Gehwegbreiten

- Konsequente Einhaltung der geforderten Regelgehwegbreiten bei jeder Neuplanung und jedem Umbau.
- Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Wahrung der Verkehrssicherheit bei zu schmalen Gehwegen im Bestand (z. B. auf Schulwegen oder vor Kindertageseinrichtungen). Ggf. Möglichkeit einer Einbahnstraßenregelung prüfen, um dadurch Gehwege verbreitern zu können.
- Kritische Überprüfung des Bestandes auf störende Einbauten (fest oder temporär) und Entfernung, wenn möglich.
- Regelmäßiger Grünschnitt, wo z. B. Hecken die Breite einschränken.
- Regelmäßige Überprüfung der Oberflächenbeschaffenheit und Beseitigung von Gehwegschäden und „Stolperfallen“ wie z.B. Anhebungen durch Baumwurzeln.
- Bei angeordnetem Schräg- oder Längsparken unmittelbar neben Gehwegen auf eine ausreichende Dimensionierung der Parkflächen achten, damit die Fahrzeuge nicht in den Gehbereich „überhängen“.
- Ggf. Wegnahme oder Verlagerung von Parkflächen, um ausreichende Gehwegflächen für sich begegnende zu Fuß Gehende und Rad fahrende Kinder auf Gehwegen baulich zu ermöglichen.
- Anordnung von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen insbesondere auf wichtigen Hauptrouten des Fußverkehrs (gemäß H BVA ca. alle 300 m) und Ausstattung dieser Routen mit ausreichender Beleuchtung.

Handlungsfeld Gehwegparken

- Konsequente Ahndung von Falschparkern auf Gehwegen insbesondere auf Hauptrouten des Fußverkehrs (z. B. auf Schulwegen oder anderen sensiblen Wegebeziehungen).
- Kritische Überprüfung von angeordnetem Gehwegparken und den Vorgaben zu den sogenannten „Restgehwegbreiten“. Zeichen 315 „Parken auf Gehwegen“ nach Möglichkeit entfernen, wenn dadurch Gehwegbreiten von 2,50 m nicht eingehalten werden können.
- Neuordnung und ggf. Verlagerung des ruhenden Verkehrs zur Förderung des sicheren, nicht-motorisierten Verkehrs (Anreize schaffen).



Quellenverzeichnis

Bauer, Uta (Hrsg.): So geht's – Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen. Bd. 18 Edition Difu – Stadt Forschung Praxis. Berlin, 2019

Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln 2002

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Köln, korrigierter Nachdruck 2009

Umweltbundesamt (Hrsg.): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Texte 75/2018, Dessau-Roßlau, 2018. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch>

Weiterführende Literatur

ADAC e. V. (Hrsg.): Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur. München, 2018. Verfügbar unter: <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/infrastruktur/barrierefreie-verkehrsinfrastruktur-adac-bro.pdf>

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld, 2018. Verfügbar unter: https://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/Handlungsleitfaden_Fussverkehr_RZ_WEB.pdf

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.): Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen. Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land. Bonn, 2018. Verfügbar unter: <https://www.dvr.de/download/verkehrssicherheit-fuer-entscheider-4.pdf>

DIN 18040-3 (2014-12): Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

DIN 32984 (2011-10): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (bzw. DIN 32984:2018-06 – Entwurf)

DIN 32975 (2009-12): Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

Fachverband Fußverkehr Deutschland – FUSS e.V. (Hrsg.): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden Fußverkehrsstrategie. Berlin 2018. Verfügbar unter: <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/1-fussverkehrsstrategie.html?download=368:broschuere-handlungsleitfaden&start=40>

Fachverband Fußverkehr Deutschland – FUSS e.V. (Hrsg.): Geh-rechtes Planen und Gestalten - Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Berlin, 2020. Verfügbar unter: <https://umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/27-geh-recht.html?download=492:geh-recht-broschuere>

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Köln, 2010

www.fuss-ev.de, www.geh-recht.de

fussverkehrskongress.de, walk21.com

In dieser Reihe bisher erschienen:



Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land

Vermeidung von Überholunfällen auf Landstraßen



Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land

Vermeidung von Radunfällen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge



Vermeidung von Linksabbiegeunfällen auf Landstraßen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Verkehrssicherheit innerörtlicher kleiner Kreisverkehre

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Vermeidung von Baumunfällen auf Landstraßen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Verbesserung der Verkehrssicherheit für Motorrad Fahrende auf Landstraßen

Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Auguststraße 29

D – 53229 Bonn

Postfach 53222 Bonn

T +49(0)228 40001 0

F +49(0)228 40001 67

E info@dvr.de

www.dvr.de

Redaktion: Tanja und Jens Leven, bueffee GbR

Wissenschaftliche Begleitung:

Prof. Jürgen Gerlach, Universität Wuppertal

Bildquellen: bueffee GbR, Gerlach (S. 7 links), Hansestadt Stralsund, Abt. Straßen und Stadtgrün (S. 8)

1. Auflage, Juni 2020