

Wie breit müssen Gehwege sein?

Die Breite von Gehwegen ist ein wichtiges Kriterium für den Komfort und die Sicherheit beim Zufußgehen. Sie sollte sich am Raumbedarf von Fußgängern und der Straßennutzung orientieren. Hinzu kommen Sicherheitsabstände, vor allem zum Kraftfahrzeugverkehr. Beim Straßenentwurf werden Gehwege häufig als Dispositionsflächen herangezogen und auf kaum nutzbare Mindestmaße reduziert. Doch bereits für die ungehinderte Begegnung zweier Fußgänger ist in der Regel eine Gehwegbreite von 2,50m erforderlich.



Abbildung 1 Schmale Gehwege ohne Sicherheitsraum führen zu gefährlichen Situationen

Die Breite von Gehwegen ist eine entscheidende Qualität für das Zufußgehen. In den letzten Jahrzehnten wurden immer mehr Nutzungsansprüche an die Bürgersteige gestellt. Legales Gehwegparken, Bordsteinradwege, Laternen, Lieferverkehr, Bäume, Geschäftsauslagen, Verkehrsschilder und sonstige „Möblierung“ engen den Bewegungsraum für Fußgänger immer mehr ein. Ein gemüthlicher Spaziergang wird so häufig zum Slalomlauf, von den großzügigen Boulevards ist oft

nicht mehr viel übrig geblieben, das ungestörte nebeneinander hergehen ist häufig nicht mehr möglich. Und wer kennt nicht die ärgerliche Situation, bei Regen immer den Regenschirmspitzen der Entgegenkommenden ausweichen zu müssen? Die ehemalige Schutzfläche für Fußgänger wurde zur Dispositionsfläche jeder Art von Nutzung.

Und auch die sogenannte „Fahrradnovelle“ von 1997, in der Qualitätskriterien für Radwege festgeschrieben sind, führt vielerorts dazu, dass Gehwege verschmälert oder für den Radverkehr freigegeben werden.

Richtlinien und Empfehlungen

Grundlage für die Planung und den Entwurf

von Gehwegen sind i.d.R. die Richtlinien und Empfehlungen der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“. In den „Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs“ von 1972 heißt es: „Die Breite der Geh- und Fußwege richtet sich nach der zu erwartenden Zahl der Fußgänger. Gehwege sollen mindestens 1,5m breit sein. Bei Verkehrsstraßen ist die Mindestbreite 3m, bei Geschäftsstraßen 4,5m. Grundsätzlich soll die nutzbare Breite des Gehweges ein vielfaches von 0,75m



Abbildung 2 Schmale Gehwege, z.B. zur Bushaltestelle, wirken sich auch negativ auf die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel aus.

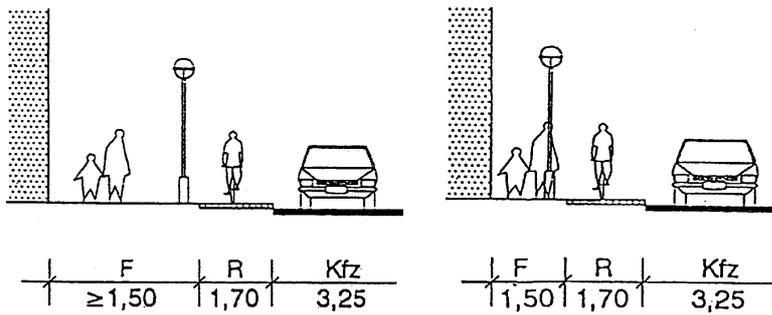


Abbildung 3 Gehwegbreiten in der EA HV 93, S. 47 (Ausschnitt) und eigene Montage mit maßstäblicher Gehwegbreite: in den Bereich der Mindestbreite von 1,50m wird noch eine Laterne gestellt, der Seitenabstand von 25cm wird vergessen. Die Abbildung suggeriert großzügige Platzverhältnisse. Bei maßstäblicher Darstellung wäre der Fußgänger gegen die Laterne gelaufen.

sein. Zusätzlich zu dieser Breite kann der Gehweg einen Schutzstreifen gegen den Fahrzeugverkehr und einen Verweilstreifen entlang der Baufront erhalten.“ Dieser Schutzstreifen soll mindestens 0,50m betragen.

Eingeprägt hat sich allerdings die Mindestbreite von 1,50m für Gehwege, die bei der konkreten Entwurfsarbeit vor Ort häufig zur Standardbreite geworden ist. Der Sicherheitsabstand zum Fahrzeugverkehr wird vielerorts nicht mehr berücksichtigt. Dies bestätigt auch eine Städteumfrage, die 1996 im Auftrag des ILS durchgeführt wurde [1]. Auf die Frage, welche Nutzbreite Gehwegbreite nach Auffassung der

Kommunen für den Fußverkehr allgemein zur Verfügung stehen muss, gaben 59% der befragten Kommunen ein Maß von 1,50m an. Das Mindestmaß von 1,50m aus den Richtlinien von 1972 findet sich auch in allen folgenden Empfehlungen und Richtlinien wieder. Dabei ist diese Breite, gemessen am Raumbedarf von Fußgängern, nicht zu belegen.

Der Raumbedarf von Fußgängern

Um den Raumbedarf beim Zufußgehen zu beschreiben, erscheinen drei Aspekte sehr wichtig:

- 75 % aller Fußgänger tragen Taschen oder Handgepäck
- etwa 40% der Fußgänger gehen nicht alleine, sondern zumindest zu zweit [2]
- nach § 2 Abs. 5 StVO müssen radfahrende Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr beim Fehlen eines Radweges die Gehwege benutzen; Kinder bis zum 10. Lebensjahr können wählen, ob sie auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn radeln.

Der üblicherweise angeführte Raumbedarf von Fußgängern geht von einer statischen Betrachtung aus (Abbildung 4). Fußgänger bewegen sich aber nicht wie Straßenbahnen auf einer Spur. Das Gehverhalten ist geprägt vom Ausweichen und Überholen anderer Fußgänger, es wird nebeneinander her gegangen, und kreuzende Fußgänger kommen aus Hauseingängen und Geschäften. Neben der reinen „Transportfunktion“ dienen die Gehwege auch der Kommunikation, dem Aufenthalt, alleine oder in Gruppen, dem Kinderspiel, dem Schaufensterbummel. Um dieser sozialen Funktion des Gehweges gerecht zu werden, genügt es nicht, die Grundmaße der Fußgänger als Basis zur Dimensionierung von

Fußgängerbreite	78cm
Fußgängerbewegungsraum	101cm
Seitenabstandsverhalten zu Hindernissen	43cm
Mindestabstände beim Begegnen	27,5cm
Breite von zusammengehörigen Fußgängerpaaren	137cm
Platzbedarf für das Begegnen von zwei Personen	256cm
Platzbedarf für das Begegnen eines Paares mit einem dritten Fußgänger	340cm
Platzbedarf zweier sich begegnender Fußgängerpaare	359cm

Tabelle 1 85%-Werte des Raumbedarfs von Fußgängern [3] 85%-Wert bedeutet, dass dieser Raumbedarf von 85 % der untersuchten Fälle nicht überschritten wurde.

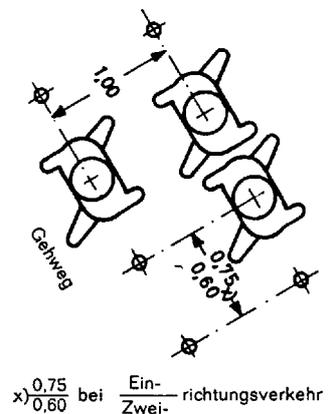


Abbildung 4 Gegenseitige Abstände der Fußgänger aus den „Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs“ von 1972 - Fußgänger marschieren auf einer geraden Linie

Sicherheitsabstand zu	Richtwert
Fahrbahnrand mit bedeutendem Kfz-Verkehr (bei Aufnahme von Lichtmasten, Schaltkästen)	0,50m (0,75m)
Parkbuchten und Parkstreifen	0,70m
Gebäuden, Mauern, Zäunen, Pfählen, Pollern, Parkuhren, Verkehrsschildern und Bäumen	0,25m

Tabelle 2 Empfohlene Sicherheitsabstände zu festen und beweglichen Hindernissen [8]

Gehwegen zugrunde zu legen. Statt dessen hat der Raumbedarf die Bewegungsabläufe von Fußgängern zu berücksichtigen. Dies sind insbesondere:

- Schwankungsbewegungen von Fußgängern um eine Ideallinie,
- Abstandsverhalten bei seitlichen Hindernissen,
- Abstandsverhalten bei einer Begegnung,
- gemeinsame Breiten von Fußgängerpaaren. [4]

In einer empirischen Untersuchung über den Bewegungsablauf des Fußgängerverkehrs wurde der Raumbedarf von Fußgängern ermittelt.

Dort heißt es: „Der Bewegungsraum zuzüglich des Abstandsverhaltens bei seitlichen Hindernissen stellt die vom Fußgänger als angenehm empfundene Breite dar. Jede Einschränkung dieses Raums bewirkt eine Qualitätsminderung der Fußgänger-Bewegung. D.h., die häufig verwendete Gehsteigbreite von 1,5m stellt gerade die Breite dar, auf der sich ein einzelner durchschnittlicher Fußgänger wohl fühlt.“ [5] (Tabelle 1)

Wie breit müssen Gehwege sein

Zur Ableitung von Standards für Gehwegbreiten sind neben dem Raumbedarf von Fußgängern vor allem Sicherheitsabstände zu festen und beweglichen Hindernissen von

Zusatzbreiten für	Richtwert
Verweilflächen vor Schaufenstern oder Auslagen	1,00m
Schneelagerflächen	0,50m
Brief- und Schaltkästen	0,50m
Ruhebänke	1,00m
Grünstreifen ohne Bäume	1,00m
Auslagenstände vor Geschäften und Vitrinen	1,50m
Warteflächen an Haltestellen	1,50m
Parkstände	2,00m
Baumbeete	2,00m
Stellflächen für Zweiräder	2,00m

Tabelle 3 Empfohlene Zusatzbreiten für Gehwege [9]

Bedeutung (Tabelle 2). In der Entwurfsarbeit spielen natürlich auch Kriterien der Umfeldqualität, der Maßstäblichkeit des Straßenraums und der Aufenthaltsqualität eine Rolle.

Erst eine **Mindestgehwegbreite von 2,50m** ermöglicht die ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern auch mit Kinderwagen, Handtaschen, Gehstock oder Regenschirm (Abbildung 5). An Straßen mit geschlossener Bebauung oder stärkerem Fußgängerverkehr sind Gehwegbreiten von **mindestens 3,50m** anzustreben (Abbildung 7). Hier können sich Paare und einzelne Fußgänger begegnen und es sind einfache Aufenthaltsnutzungen möglich. Überlagern sich starker Fußverkehr und viele sonstige Nutzungsansprüche, sind Gehwegbreiten von **4,0m bis 6,0m** erforderlich (Abbildung 8). [6] [7] Diese Gehwegbreiten sollten auch bei straßenunabhängig geführten Fußwegen zugrundegelegt werden. Sicherheitsabstände zum Kraftfahrzeugverkehr oder zu Gebäuden könnten hier zwar entfallen, allerdings haben solche Fußwege nicht selten eine erhöhte Bedeutung für Spiel- oder Aufenthaltsnutzungen.

Literatur

Empfehlungen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:

- Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs, Ausgabe 1972
- Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1982
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), Ausgaben 1985/1995
- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93), Ausgabe 1993

Alrutz, Bohle, u.a.: Flächenansprüche von Fußgängern; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach 1999

Apel, Holzapfel, Kiepe, Lehmbruck, Müller (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (Loseblattsammlung)

Schmitz, Andreas: Benachteiligung des Fußgängerverkehrs und Ansätze zu ihrer Beseitigung; ILS-Schriften Nr. 25. Dortmund 1989

Verkehrsclub Österreich (VCÖ-Hrsg.): Vorrang für Fußgänger, Handbuch Reihe Wissenschaft und Verkehr. Wien 1993

FUSS e.V. (Hrsg.): Gehwege - Netzplanung Berlin 2000

Quellen

[1] Bräuer, D., Dittrich, A., Klewe, H.: Fußverkehr. Ansätze zur Konfliktminderung auf Gehwegen; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Monatsbericht 1/21996. Dortmund 1996

[2] Schopf, J. M.: Bewegungsablauf, Dimensionierung und Qualitätsstandards für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge. In: Harder / Spengelin (Hrsg.): Gemeinde, Stadt, Land, Heft II, Hannover 1985

[3] Schopf, J. M.: Bewegungsabläufe, Dimensionierung und Qualitätsstandards für Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Verkehr. Dissertation. Wien 1985, S. 43 f.

[4] ebenda

[5] ebenda, S. 45

[6] Bräuer, D., Dittrich, A.: Für mehr Bewegung in den Städten - Konzepte zur Förderung des Fußverkehrs. In: Buchwald / Engelhardt (Hrsg.); Wege zu einer Umwelt-, Raum- und Sozialverträglichen Mobilität. Bonn 1999

[7] Draeger, W.: Baustein für die Planungspraxis zum Fußverkehr. In: Bausteine für die Planungspraxis des Landes Nordrhein-Westfalen. Entwurf 1999

[8] Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), Ausgaben 1985/1995

[9] ebenda

[Abbildungen 1, 3] Planungsgruppe Nord - PGN Kassel

[Abbildungen 2, 5-8] Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung - BiS Bonn

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.

Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel

Kassel 2000

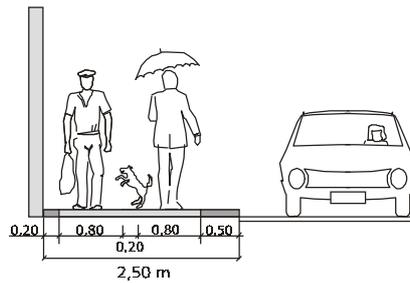


Abbildung 5 Erst die Mindestgehwegbreite von 2,50m ermöglicht die Begegnung von zwei Personen auch mit Tragetasche oder Regenschirm.

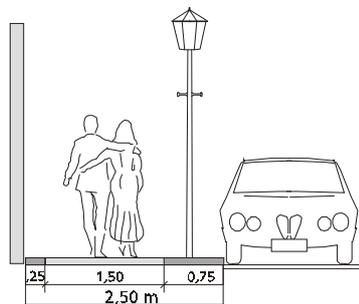


Abbildung 6 Durch Laternenmasten wird der Gehkomfort auf einem 2,50m breiten Gehweg verringert.

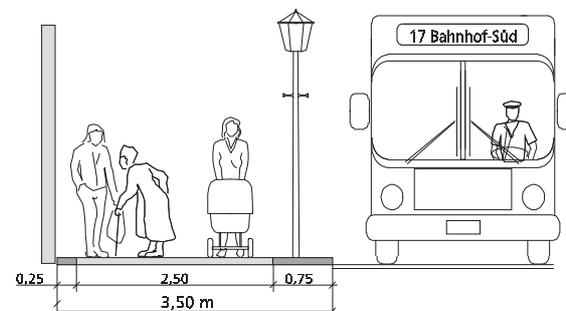


Abbildung 7 Ein 3,50m breiter Gehweg bietet durchschnittlichen Gehkomfort

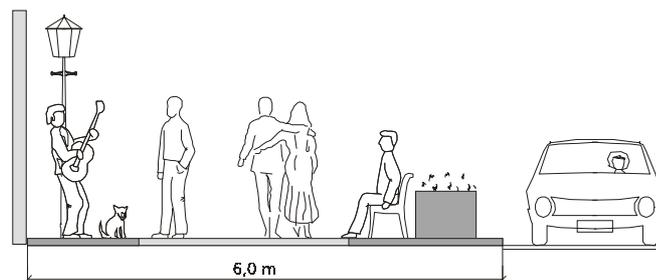


Abbildung 8 Aufenthaltssnutzungen brauchen Platz