

## Beschlussvorlage SSB-BV-008-2021

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Gemeinderat	25. Sitzung am 20.07.2021	Beratung und Beschlussfassung
Verbleib:		

**Betreff**

Aufnahme eines Verfahrens zur verkehrsrechtlichen Prüfung möglicher Entschärfungen von Gefahrenstellen in der Ortsdurchfahrt Holzhausen, Haarhausen und Sülzenbrücken

**Beschlussvorschlag**

Der Gemeinderat des Amt Wachsenburgs möge beschließen:

1. Die Gemeindeverwaltung wird beauftragt, Kontakte mit den zuständigen Verkehrsbehörden, den zuständigen Baulastträgern und den Ortsteilräten der Ortsdurchfahrten Holzhausen („Wachsenburger Straße“ / „Arnstädter Straße“), Haarhausen („Die Bachstraße“) und Sülzenbrücken („Am Anger“) aufzunehmen und in Kooperation mit ihnen bestehende Gefahrenstellen festzustellen und verkehrsrechtlich mögliche Abhilfeschläge zu erarbeiten. Diese müssen zwingend sicherstellen, dass auch bei zunehmenden Verkehr für die Anwohner und schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) ein Höchstmaß an Sicherheit und möglichst geringe Verkehrsbelastung gewährleistet werden kann. Es ist zu prüfen, inwieweit eine Tonnagebeschränkung und Geschwindigkeitsreduzierung besonders an Engstellen darstellbar wäre.
2. Die Gemeindeverwaltung stellt dem Bauausschuss rechtlich und baulich mögliche Abhilfeschläge mit entsprechenden Kostenschätzungen bis zum **16.11.2021** zur weiteren Beratung vor.
3. Der Bürgermeister wird mit der Umsetzung des Beschlusses beauftragt.

**Sachdarstellung / Begründung**

Die stetig wachsende Verkehrsbelastung, besonders durch den Verkehr vom und zum Industriegebiet Erfurter Kreuz stellt eine zunehmende Belastung entlang der L1045 und deren Ortsdurchfahrten in Holzhausen, Röhrensee und Mühlberg sowie entlang der K24 und deren Ortsdurchfahrten in Haarhausen und Sülzenbrücken dar. Besonders in den letzten Jahren ist zu beobachten, dass der Schwerlastverkehr auf beiden Straßen spürbar zugenommen hat.

Zudem wurden bei der Sperrung der L1044n beide Straßen deutlich stärker als gewöhnlich frequentiert. Dies ist bei zukünftigen Sperrungen, Umleitungen oder Störungen der L1044n erneut zu befürchten.

Bauliche Maßnahmen, wie das Aufstellen der Knickpoller in der Ortslage Holzhausen zeigen nur geringen Erfolg. Vor allem in Biegungen sowie in Engstellen sind die vorhandenen Gehwegbereiche stark gefährdet, da diese entweder baulich zu eng sind oder überfahren werden. In diesen Gefahrenbereichen entstehen sicherheitsrelevante Situationen für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Ortsteilräte haben hierzu mehrfach Stellung bezogen und um ein Entgegenwirken der Gefahren gebeten. Da es bis dato noch zu keinen Bearbeitungsfortschritt kam, sollte die Gemeinde hierzu gegenüber den zuständigen Behörden Stellung beziehen und den Anliegen und der Sicherheit der betroffenen Anwohner im Rahmen dieses Beschlusses eine Bearbeitung zusichern.

**Beschlussvorlage SSB-BV-008-2021**

**Anlagen**

- E-Mail vom 08.06.2021 einer Anwohnerin und Ortsteilrätin inkl. Anlagen (Holzhausen)
- Ausschnitt eines Beitrages in einem sozialen Netzwerk zu einer Gefahrenlage (Haarhausen)

Sebastian Schiffer  
Fraktionsvorsitzender

**Abstimmungsvermerk**

Zuständigkeit	Datum	Zusammensetzung	Anwesend	Davon stimmberechtigt	Ausgeschlossen § 38 ThürKO	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Stimmeneithaltung
Gemeinderat								

<b>Die Drucksache erhält die Beschlussnummer:</b>	
---	--

**Sonstiger Vermerk:**





---

**Von:** Carola Busse <c.busse@wachsenburghaus.de>  
**Gesendet:** Dienstag, 8. Juni 2021 20:40  
**An:** michael.klippstein@cdu-ambwachsenburg.de; sebastian.schiffer@freie-wachsenburger.de; matthias-kittel@t-online.de; christopher.steinbrueck@amt-wachsenburg.de; thuesing@cdu-landtag.de

**Betreff:** GEFAHR IM VERZUG  
**Anlagen:** IMG\_9232.jpg; InkedIMG\_9229\_LL.jpg; 2.jpg; InkedIMG\_9226\_LL.jpg; Wie breit müssen Gehwege sein.pdf; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – Wikipedia.pdf; Dimensionierung von Fußgängerverkehrsanlagen.pdf

**ANFRAGE AN DEN GEMEINDERAT  
ANFRAGE AN DIE AMTIERENDEN BÜRGERMEISTER**

**HOLZHAUSEN - ORTSLAGE WIEDER AUF TEMPO 30 SETZEN**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Bürgerin von Holzhausen möchte ich aufmerksam machen, auf eine Gefahr in unserem Ort Holzhausen.

zur Sache:  
Die Ortslage Holzhausen wird durchquert von einer Landesstrasse. Die Nebenanlagen befinden sich in der Baulast der Gemeinde. Wie man den Fotos entnehmen kann entsprechen die Nebenanlagen mit nur 64 bis 74 cm Breite nicht annähernd den Erfordernissen von 2,5 Meter. Das sind nur 26% der erforderlichen Gehwegbreite. Hierbei orientiere ich mich an den Empfehlungen und Vorschriften des Bundes. s.Anlage.

Diese verminderte Gehwegbreite ist in der Ortslage vorherrschend.

Der Gehweg dient als Zuweg zum Kindergarten und zur Schule. Weiterhin dient er als Zuweg zum BUS, zur Haltestelle des ÖPNV. Das heisst, Kinder mit Schulranzen, Eltern mit Kleinkindern an der Hand und oder mit Kindervägen und Menschen mit Handicap/ Gehhilfen sind gezwungen diese engen Passagen zu nehmen.

Ohne zu polemisieren, ein Glück, dass bis heute noch kein Unglück geschah.

Nach Rücksprache mit Vertretern des Landesstrassenbauamtes ist der oben geschilderte Zustand bei Beibehaltung von Tempo 50 nicht zulässig.

**Hier ist Gefahr im Verzug!**

Die bisher ergriffenen Maßnahmen zum Schutz (von wem auch immer... jedenfalls die Benutzer des Gehweges werden durch die Gummistangen nicht geschützt) sind völlig untauglich und bilden eine weitere große Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer. Siehe Fotos.

Bei der Auswahl geeigneter SCHUTZ Maßnahmen stellt sich die Frage, wer ist hier zu schützen? Die Benutzer des Gehweges (Kinder und Alte) oder die Benutzer der Strasse (die Rasenden, die das Tempo 50 nicht in der Lage sind einzuhalten)? Es ist die Ortslage von Holzhausen!

Vor mehr als 10 Jahren war die Ortsdurchfahrt in Holzhausen auf Tempo 30

begrenzt. Aus welchem Grund diese Temporeduzierung aufgehoben wurde, ist mir nicht bekannt. Die Situation seither hat sich eher kompliziert als entspannt. Höheres Verkehrsaufkommen durch das Industriegebiet, das zunehmende Alter der Bevölkerung und die Zunahme von Kindergarten- und Schulkindern aus den Wohngebieten sowie der Ort der Bushaltestelle an der Schule machen großen Druck auf die Situation.

Es geht nicht um Luxus, es ist eine Sicherheitslücke auf die ich als Bürger aufmerksam mache.

Tempo 30 für die gesamte Ortslage ist anzustreben sowie geeignete Schutzmaßnahmen. 2 Anträge des ehemaligen Ortsteilrates liegen der Verwaltung vor.

**Hiermit frage ich die Vertreter der Gemeinde Amt Wachsenburg, ob diese bereit und in der Lage sind, sich mit Unterstützung der Verwaltung und den Vertretern der Landesbehörde diesem wichtigen Thema sehr zeitnah zu widmen.**

**Wer ist für das Wohl der Bürger in der Gemeinde zuständig?**

**Bei all den bisher gescheiterten Versuchen, die Tempo 30 Zone in der Ortsdurchfahrt wieder zu aktivieren, ist es überlegenswert einen externen Sachverständigen einzubeziehen.**

Freundliche Grüße  
Carola Busse  
Geschäftsführerin



---

Gotthardtstraße 26 | 99084 Erfurt  
Tel. 03628-61550 | E-Mail: [c.busse@wachsenburghaus.de](mailto:c.busse@wachsenburghaus.de)  
Web: [www.wachsenburg-baugruppe.de](http://www.wachsenburg-baugruppe.de)

Aufgrund der aktuellen Hygieneverordnungen schränken wir den Besucherverkehr in unserem Büro ein. Sehr gern sind wir für Sie telefonisch oder per E-mail erreichbar.  
Wichtige Unterlagen können Sie uns per Post senden oder in unseren Briefkasten einwerfen. Herzlichen Dank für ihr Verständnis.



Tino Bosecker

12 Std. · 🗨️



Szenen aus der Bachstraße in Haarhausen. 🙄 Endlich hat es mal gepasst und im richtigen Moment das Handy zur Hand. Ein LKW musste auf den Gehweg, das der andere durchkommt. Das weiße Auto hinten dran kam angezischt und hat neben mir eine Vollbremsung gemacht. Muss man auch wenn man zu schnell aus Richtung Holzhausen kommt und nicht sieht was hinter der Kurve los ist. 😡 Fünf Minuten vorher, stand der Transporter vom Bauhof an meiner Stelle halb auf der Straße weil die Ränder gemäht wurden. Mit Warnzeichen zwar, aber das hätte der Motorsportler nicht mehr gepackt. Da bin ich mir sicher. Ich hab das Thema vor Jahren im GR mehrfach angesprochen und wurde nur belächelt und mit dummen Kommentaren abgefertigt. Man muss nur das Geländer bei uns anschauen. Das zeugt von der verantwortungsvollen Fahrweise einiger Verkehrsteilnehmer. Hier gehört mindestens eine 30 hin und eine Einschränkung für große LKW. Bisher gingen die Situationen glimpflich ab. Muß man erst warten bis es richtig knallt? Oder gar Menschen schwer zu schaden kommen. Oder gibt es die Möglichkeit da vorher eine Lösung herbeizuführen?



Alle Kommentare ▾



Robert Seele

Dasselbe bei uns in Holzhausen in der engstelle bitte 🙄👍



Gefällt mir · Antworten · 12 Std.



Madeleine Börner

Ich weiß gar nicht wie oft dieser Fußweg als Fahrspur benutzt wird, denn auch die sportlichen Fahrer, egal ob Bus, Lkw oder Pkw, aus Richtung Sülzenbrücken, weichen oftmals auf diese Behelfsspur aus. Ein Fußweg ist das schon lange nicht mehr!!!  
Sau gef... **Mehr ansehen**



Gefällt mir · Antworten · 11 Std.

Robert Seele

Madeleine Börner ist bei uns bisher auch vom Verkehrsamt abgelehnt wurden. Irgendwas von wegen, hätten die Hauptstraße dann nicht ausbauen hätten dürfen.

Gefällt mir · Antworten · 11 Std.



Madeleine Börner

Robert Seele bis etwas passiert... Und dann nicht mal da...

Gefällt mir · Antworten · 10 Std.



Christine Kilian

Nicht zu vergessen, dass auch in dem Bereich der Übergang gern vom Kindergarten genutzt wird, um auf den Spielplatz zu gelangen. Ich finde seit Jahren, dass in dem Ort viel zu schnell gefahren wird. Bisher ist es nur der Umsicht anderer Verkehrsteilnehmer... **Mehr ansehen**



Gefällt mir · Antworten · 11 Std.



Robert Seele hat geantwortet · 1 Antwort 11 Std.



Anja Münster

Da ist der Fußweg Fahrspur, bei uns wird Tag und Nacht auf dem Fußweg



Anja Münster

Da ist der Fußweg Fahrspur, bei uns wird Tag und Nacht auf dem Fußweg geparkt... Ist echt schade dass das niemanden interessiert.



Gefällt mir · Antworten · 11 Std.



Tino Bosecker

Anja Münster da wird's ganz eng wenn der 40 - Tonner durch will 🙄



Gefällt mir · Antworten · 10 Std.



Anja Münster

Tino Bosecker du glaubst nicht wie viele Leute hier rückwärts wieder raus fahren weil kein Durchkommen ist.



Gefällt mir · Antworten · 10 Std.



AnTo Wi

Wahnsinn, aber auch hier in Ichttershausen in der Molsdorfer Straße hat man sehr oft den Eindruck direkt an der Autobahn zu wohnen ! Bis irgendwann etwas passiert. Hier ist angrenzend sogar eine Verkehrsberuhigte Zone sowie rechts vor links aber dies sc... **Mehr ansehen**



Gefällt mir · Antworten · 10 Std.



Willy Keil

Ich hatte auf der Straße zwischen Sülzenbrücken und Haarhausen schon oft ältere Leute vor mir die mit 70kmh da rumgurken und aber mit gleichbleibender Geschwindigkeit durch Haarhausen brettern. Die interessiert es einen scheiß ob da 30kmh schilder stehen oder nicht! Das ist normalerweise gesunder Menschenverstand dass man da keine 50kmh fahren kann.



Gefällt mir · Antworten · 10 Std.



Robert Seele

Komisch das jeder scheinbar Probleme hat aber es keinen interessiert 🙄 bzw. sich nichts ändert.

Gefällt mir · Antworten · 10 Std. · Bearbeitet



Udo Urbach

An manchen Stellen ist es schwierig, der ÖTP steht in jeder Gemeinde drauf



## Dimensionierung von Fußgängerverkehrsanlagen

Erstellt am: 26.09.2003 | Stand des Wissens: 25.05.2018

### Ansprechpartner

TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Um den Fußverkehr zu fördern, ist es notwendig, die Bedürfnisse und Eigenschaften von Fußgängern sowie ihre Verhaltensweisen zu kennen. Die Dimensionierung von Fußverkehrsanlagen richtet sich unmittelbar nach diesen Gesichtspunkten. Da es hierbei keine Universallösung gibt und verschiedene Interessengruppen aufeinander treffen, ist die Dimensionierung ein Schlüsselthema.

Beginn und Ende eines jeden Fußweges stellen Quellen und Ziele dar, die bei städtebaulichen Strukturen vielfach **an Straßenverläufe geknüpft** sind. An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall und beidseitig der Fahrbahnen erforderlich. Handelt es sich um anbaufreie Straßen, so sind Fußgängeranlagen dann notwendig, wenn sie eine direkte Verbindung zwischen Quellen und Zielen für Fußgänger darstellen [**Maier02, FGSV02c**]. Generell muss die Frage nach der Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Gehweges und dessen Dimensionierung immer situationsabhängig betrachtet werden. Dies gilt ebenso für die Anlage von Querungstellen [**FGSV02c, RAS06**].

Die **Breite von Gehwegen** ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußgängerverkehrs. Für die Dimensionierung sind unter anderem folgende Faktoren zu berücksichtigen [**FGSV02c; RAS06**]:

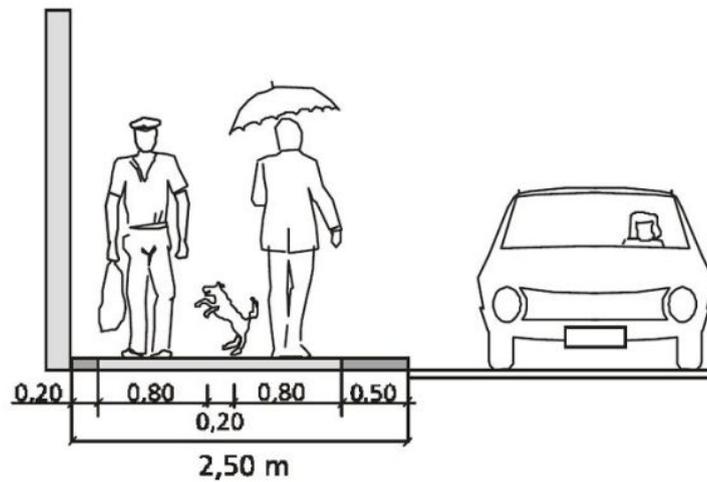
- Größe und Zusammensetzung von Fußgängerströmen (beispielsweise Anteil mobilitätseingeschränkter Personen),
- Nutzung der Straße (**Verkehrsstärke**) sowie Nutzung und Funktion des bebauten Gebietes (Wohnnutzung, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten),
- Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum (beispielsweise Bänke, Haltestellen),
- Sicherheitsabstände zu festen und beweglichen Hindernissen sowie
- Kriterien der Umfeldqualität, der Maßstäblichkeit des Straßenraumes und der Aufenthaltsqualität.

Ein einzelner Fußgänger benötigt mindestens eine Breite von 0,8 Meter gehen zwei Fußgänger nebeneinander, so beträgt der Breitenbedarf bereits 1,80 Meter. Die Zuschläge für die notwendige Gehwegbreite können beispielsweise in Form von Verweilflächen vor Schaufenstern (+ 1,0 Meter), an Haltestellen (+ mehr als 1,50 Meter) vor Ruhebänken (+ mehr als 1,0 Meter) notwendig werden [**FGSV02c**].

Es ergibt sich eine **Mindestgehwegbreite von 2,50 Meter**. Erst ab dieser Breite ist eine ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern möglich. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr akzeptabel [**FGSV02c**].

Ein einzelner Fußgänger benötigt mindestens eine Breite von 0,8 Meter, die sich aus 0,6 Meter Schulterbreite und 0,1 Meter Bewegungsbreite pro Seite zusammensetzt. Aus der Anforderung an die **Barrierefreiheit** öffentlicher Verkehrsräume resultieren weitere Grundmaße bezüglich der Breite von Fußgängerverkehrsanlagen. Gehen zwei Fußgänger nebeneinander, so beträgt der Breitenbedarf bereits 1,80 Meter. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn sowie zu festen und beweglichen Hindernissen zwischen 0,2 und 2,0 Meter [**RASt06, S. 81**]. Die Zuschläge für die notwendige Gehwegbreite können beispielsweise in Form von Verweilflächen vor Schaufenstern (+ 1,0 Meter), an Haltestellen (+ mehr als 1,50 Meter) vor Ruhebänken (+ mehr als 1,0 Meter) notwendig werden [**FGSV02c**].

Es ergibt sich eine Mindestgehwegbreite von 2,50 Meter. Erst ab dieser Breite ist eine ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern möglich (siehe Abbildung 1). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben. Geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel [**Höf04**].



**Größere Seitenraumbreiten** sind insbesondere dann erforderlich, wenn die angrenzende Bebauung beispielsweise durch einen hohen Geschäftsanteil charakterisiert ist. In zentralen Lagen oder bei besonderen Anforderungen der städtebaulichen Gestaltung (Alleen, Boulevards) ergeben sich höhere Breitenanforderungen mit mehr als 5,0 Meter. Ferner von Bedeutung ist das **Verkehrsaufkommen** des **Motorisierten Individualverkehrs (MIV)** in den betreffenden Straßen. Auch mit **steigender Verkehrsstärke** sind die Seitenräume breiter zu gestalten, um beispielsweise die Verhältnismäßigkeit von Straße zu Gehweg zu wahren [RASt06; FGSV02c; Dittr02; Bast99d; RAS06].

Die Rahmenbedingungen und äußeren Einflüsse, die den Fußgängerverkehr beeinflussen, wurden zusammengefasst, um die Grundlage für eine einheitliche Gestaltung zu schaffen, die "**Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen**" [FGSV02c]. Diese beinhaltet ein dreistufiges Dimensionierungsverfahren [Maier02]:

- **Einstufung** der Straßen im Planungsgebiet nach geplanter oder vorhandener baulicher Nutzung sowie verkehrlicher Bedeutung,
- **Markierung** besonderer Infrastruktureinrichtungen im Planungsgebiet (wie Schulen oder Kaufhäuser) und
- **Durchführung von Einzelnachweisen** für besondere Ziele und Zeiten (beispielsweise Veranstaltungsende) [Maier02].

Im Rahmen einer Dimensionierung sind besonders **hoch frequentierte Infrastruktureinrichtungen** zu beachten. So ist beispielsweise bei der Schulumgebung sicherzustellen, dass in fußläufiger Entfernung auf allen Straßen für Kinder besonders sichere und ausreichend dimensionierte Fußgängerverkehrsanlagen existieren [Maier02]. Auf Wegen, die Verbindungen außergewöhnlicher Fußgängermengen von und zu ausgeprägten Einzelquellen und -zielen darstellen (zum Beispiel Wege zu Haltestellen oder Arbeitsstätten), muss ein Nachweis über eine ausreichende Dimensionierung der Flächen und **Querungsanlagen** durchgeführt werden [Maier02].

Auf Wegen, die Verbindungen **außergewöhnlicher Fußgängermengen** von und zu ausgeprägten Einzelquellen und -zielen darstellen, muss ein Nachweis über eine ausreichende Dimensionierung der Flächen und **Querungsanlagen** durchgeführt werden [Maier02, FGSV02c].

Eine isolierte Betrachtung des Fußgängerverkehrs ist im Hinblick auf die Wechselwirkungen aller Maßnahmen im Straßenraum nicht sinnvoll [FGSV02c]. Jedoch wurden die Belange des Fußgängerverkehrs in den letzten Jahrzehnten aufgrund des eher autoorientierten Ausbaus der Stadt weniger beachtet. Vor allem die **Verhältnismäßigkeit des Straßenraums** (Seitenraum zu Fahrbahn 30:40:30) und das Prinzip einer **Straßenraumgestaltung vom Rand aus** wurden teilweise missachtet [RAS06].

Auch mit Blick auf die Förderung umweltfreundlicher Mobilität und der Lebensqualität in Städten kommt es künftig darauf an, den Fußverkehr verstärkt zu unterstützen und die Fußgängerverkehrsanlagen bedarfsgerecht zu dimensionieren.

## Ansprechpartner

TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

**Fabian Heidegger**

0351-463-36679

[fabian.heidegger1@tu-dresden.de](mailto:fabian.heidegger1@tu-dresden.de)

## Zugehörige Wissenslandkarte(n)

Fußgängerverkehrsanlagen (Stand des Wissens: 07.06.2018)

<https://www.forschungsinformationssystem.de/?300815>

## Literatur

[Bast99d] Böhle, Wolfgang , et al., Alrutz, Dankmar, Dipl. Ing. Flächenansprüche von Fußgängern, veröffentlicht in Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Ausgabe/Auflage Heft V71, Wirtschafstverlag NW Bergisch Gladbach/ Bremerhaven, 1999/11/01, ISBN/ISSN 3-89701-428-9

[Dittr02] Dittrich-Wesbuer, Andrea , Bräuer, Dirk Die EFA - Anspruchsgerechte Wege für den Fußgänger-Längsverkehr, veröffentlicht in Straßenverkehrstechnik, Ausgabe/Auflage 11, 2002

[FGSV02c] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Arbeitskreis 2.5.2 (Fußgängerverkehr) Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV-Verlag, Köln, 2002

[Höfl04] Höfler, Frank Verkehrswesen-Praxis, veröffentlicht in Bd. 1 Verkehrsplanung, Ausgabe/Auflage 1. Auflage, Bauwerk Verlag GmbH / Berlin, 2004, ISBN/ISSN 3-934369-52-9

[Maier02] Maier, Reinhold, Dr.-Ing. Planung und Dimensionierung von Anlagen für den Fußgängerverkehr, veröffentlicht in Straßenverkehrstechnik, Ausgabe/Auflage 12, 2002/12

[RASt06] Baier, Reinhold, et al. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06, Ausgabe/Auflage 2006, Köln, 2007, ISBN/ISSN 978-3-939715-21-4

## Weiterführende Literatur

[NMV05] Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs, Hannover, 2005

[FGSV11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), FGSV Verlag / Köln, 2011, ISBN/ISSN 978-3-941790-76-6

[Zilc02] Zilch, Konrad Handbuch für Bauingenieure : Technik, Organisation und Wirtschaftlichkeit - Fachwissen in einer Hand, Springer/Berlin, Heidelberg, 2002, ISBN/ISSN 3-540-65760-6

[HBVA11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011/06

[FUSS00] FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland Wie breit müssen Gehwege sein?, Kassel, 2000/03

## Glossar

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 behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. (Definition nach §4 Behindertengleichstellungsgesetz)
Querungsanlage	Querungsanlagen beinhalten alle Maßnahmen an Fahrbahnen, die es insbesondere Fußgänger*innen ermöglichen, die Fahrbahn sicherer, schneller und komfortabler zu überqueren. Darunter fallen: <b>Bauliche Maßnahmen:</b> Verschmälerung von Fahrstreifen, Rücknahme der Fahrstreifenanzahl, Verkehrsinseln, Teilaufpflasterungen, Vorziehen der Seitenräume, Gehwegnasen, Bordsteinabsenkungen, räumliche Trennung von nichtmotorisiertem und motorisiertem Verkehr, et cetera <b>Betriebliche Maßnahmen:</b> Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Fußgängerfurten, Lichtsignalanlagen <b>Zusätzliche Maßnahmen:</b> Tempolimits, Geschwindigkeitsüberwachung, Verkehrszeichen, Markierungen, gelbe Blinklichter, et cetera
Motorisierter Individualverkehr	Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet. Der MIV, als eine Art des Individualverkehrs (IV), eignet sich besonders für größere Distanzen und alle Arten von Quelle-Ziel-Beziehungen, da dieser zeitlich als auch räumlich eine hohe Verfügbarkeit aufweist. Verkehrsmittel des MIV werden von einer einzelnen Person oder einem beschränkten Personenkreis eingesetzt. Der Nutzer ist bezüglich der Bestimmung von Fahrweg, Ziel und Zeit frei (örtliche, zeitliche Ungebundenheit des MIV).
Verkehrsstärke	Die <b>Verkehrsstärke</b> ist eine Kennzahl für die Stärke eines Verkehrsstroms an einem Querschnitt, gemessen in der Anzahl der Verkehrseinheiten, die diese Stelle pro Zeiteinheit passieren. Man spricht in diesem Zusammenhang von Streckenbelastung, wenn sich die Quantifizierung des Verkehrsstroms alternativ auf einen betrachteten Streckenabschnitt und nicht auf einen Querschnitt bezieht. Verkehrsstärke = Verkehrseinheiten am Querschnitt / Bezugsperiode Gebräuchliche Einheiten für die Verkehrsstärke sind z. B. Fahrzeuge [Fzg] pro Tag [24h] oder Stunde [h] (z. B. durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, kurz DTV [Fzg/24h])
Verkehrsaufkommen	Das Verkehrsaufkommen beschreibt die Anzahl der zurückgelegten Wege, beförderten Personen oder Güter pro Zeiteinheit. Im Unterschied dazu bezieht sich das spezifische Verkehrsaufkommen auf zurückgelegte Wege und beschreibt die mittlere Anzahl der Ortsveränderungen pro Person und Zeiteinheit.

---

Auszug aus dem Forschungs-Informationssystem (FIS) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

<https://www.forschungsinformationssystem.de/?58074>

Gedruckt am Dienstag, 8. Juni 2021 17:07:21

WIKIPEDIA

# Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

Die **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen** (kurz **EFA**) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wird. Die aktuellen Empfehlungen stammen aus dem Jahr 2002.

Sie beinhalten verschiedene Charakteristika des Fußverkehrs und Planungsgrundsätze. Die EFA versuchen, den Anspruch von Fußgängern an ihren Bewegungsraum im Straßenverkehr auf eine gleichberechtigte Ebene mit anderen Verkehrsarten zu bringen. Im Zentrum steht dabei ein dreistufiges Planungsverfahren, in dem Grundformen und Ansprüche an fußgängerrelevante Infrastruktureinrichtungen wie Ampeln oder Fußgängerüberwege definiert werden. Außerdem enthalten die EFA anleitende Empfehlungen für Entwurf, Ausstattung und Betrieb des Fußverkehrs.<sup>[1]</sup>

Basisdaten	
Titel	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
Abkürzung	EFA
Herausgeber	<u>FGSV</u>
Nummer	288
Anwendungsbereich	Anlagen für Fußgänger
Aktuelle Ausgabe	2002

in dem Grundformen und Ansprüche an fußgängerrelevante Infrastruktureinrichtungen wie Ampeln oder Fußgängerüberwege definiert werden. Außerdem enthalten die EFA anleitende Empfehlungen für Entwurf, Ausstattung und Betrieb des Fußverkehrs.<sup>[1]</sup>

## Literatur

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*. FGSV, Köln, 2002

## Weblinks

- Website der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (<http://www.fgsv.de>)
- Inhaltsangabe beim FGSV-Verlag ([http://www.fgsv-verlag.de/catalog/\\_pdf-files/288.i.pdf](http://www.fgsv-verlag.de/catalog/_pdf-files/288.i.pdf)) (PDF; 160 kB)
- Kurzbeschreibung beim FGSV-Verlag ([http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product\\_info.php?products\\_id=413](http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=413))
- Vorstellung der EFA ([https://web.archive.org/web/20161225064822/http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/empfehlungen\\_f\\_r\\_fu\\_g\\_ngerverkehrsanlagen\\_-\\_efa\\_2002.pdf](https://web.archive.org/web/20161225064822/http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/empfehlungen_f_r_fu_g_ngerverkehrsanlagen_-_efa_2002.pdf)) (Memento vom 25. Dezember 2016 im *Internet Archive*) (PDF; 5,5 MB), Präsentation von Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

## Einzelnachweise

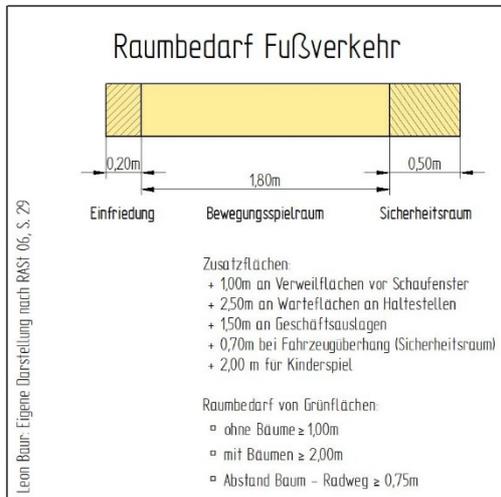
1. Eintrag (<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/46981/>) im Forschungsinformationssystem (FIS)

Abgerufen von „[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Empfehlungen\\_für\\_Fußgängerverkehrsanlagen&oldid=210119297](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Empfehlungen_für_Fußgängerverkehrsanlagen&oldid=210119297)“

**Diese Seite wurde zuletzt am 23. März 2021 um 12:14 Uhr bearbeitet.**

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.

## Wie breit müssen Gehwege sein?



Darstellung: Leon Baur, FUSS e.V. (zum Vergrößern: Rechtsklick - Grafik anzeigen)

Gehwegbreiten ergeben sich seit über zwei Jahrzehnten nicht mehr als Restflächen bei der Straßenaufteilung. Vielmehr stehen im Allgemeinen die Kriterien „Bewegungsfreiheit und Annehmlichkeit“ im Vordergrund, nicht primär das Verkehrsaufkommen ([RIN](#), 5.5), wobei dieses vereinzelt ebenfalls dimensionierungsrelevant sein kann. Die Breite von Fußgängerverkehrsanlagen richtet sich nur bei besonders hohen Fußgängerkonzentrationen nach der Fußgängerverkehrsstärke, ansonsten bilden das normale Gehverhalten (nebeneinander, mit Taschen oder Schirmen), die Geschäftsnutzung und Aufenthaltsfunktion sowie die Nutzung durch Rollstuhlfahrer, Kinder auf Fahrrädern (gemäß [StVO](#)) und Kinderwagen die Bemessungsgrundlage ([EFA](#), 1.2). Die Breitenansprüche ergeben sich zumeist aus Art und Maß der baulichen (Rand-)Nutzung. Dabei sind u.a. auch die Flächenbedarfe durch Gepäckmitführung, Personengruppen, gebietsbezogene Möblierungen und radfahrende Kinder bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr zu berücksichtigen ([RASSt](#), 5.1.2; [EFA](#), 1.2 und 3.1.2 / Tabellen 1 u. 2).

„Im Grundsatz lassen sich drei Funktionsbereiche unterscheiden:

- Der Gehbereich als funktional erforderlicher Fortbewegungsraum der Fußgänger;
- ein Distanzstreifen zwischen Gehbereich und angrenzenden Grundstücken, der Abstand zur Bebauung schafft und häufig auch als Wirtschafts- und Aufenthaltsfläche dient,
- ein fahrbahnseitiger Distanzstreifen als Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr, der Leuchten und andere technische Elemente, häufig zwischen Straßenbäumen, aufnimmt und zu Parkständen erweiterbar ist.“ ([ESG](#), 3.1.3)

Das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich ein „lichter Raum“ bzw. als „Regelbreite“ die absolute Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern ([RASSt](#), 6.1.6.1, vgl. 4.7).

„Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Personen mit Langstock, Blindenführhunden oder Begleitpersonen bzw. aus den Abmessungen von Rollstühlen ist größer, als diese für den allgemeinen Fußgängerverkehr in Ansatz gebracht werden [...].“ (H BVA, 3.1.1) Allgemein sollte der Seitenraum für die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen 2,70 m breit sein, zusammengesetzt aus 2 m Begegnungsraum (2 x 90 cm für Verkehrsteilnehmer und 20 cm Sicherheitsabstand), 50 cm Abstand zur Fahrbahn und 20 cm Abstand zu Haus oder Grundstück. (H BVA, 3.3.1) Weitere Informationen finden Sie unter [Barrierefreiheit](#).

Je nach örtlicher Situation sind erhebliche Mehrbreiten einzuplanen, z.B. für Kinderspiel, Schaufenstervorzone, Haltestellen-Warteflächen, Aufstellflächen für Auslagen, angrenzende Schräg-/Senkrecht-Pkw-Parkstände, aber auch für viele im Umkreis von ca. 200 bis 500 m gelegene Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Bahnhöfe und Einkaufszentren (EFA, 3.2.2). An Straßen mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung gelten Gehwegbreiten von mindestens 3,30 Meter als Grundanforderung (EFA, 3.2). Bei hohem Fußverkehrsaufkommen müssen die notwendigen Flächen gegebenenfalls rechnerisch ermittelt werden, z.B. bei Fußgängerzonen und „Massenzielen“ wie Großsportstätten (EFA, 2.4 u. 3.2.3; HBS, 11.).

Zusätzlich sollten bei der Gehweg-Dimensionierung auch gestalterische Aspekte eine Rolle spielen, etwa städtebaugeschichtliche Bezüge, Freiraumqualitätsansprüche (z.B. Begrünung) und eine gute Proportionierung zwischen Geh-, Fahr- und Gehbereich, idealerweise ein Verhältnis von 3 zu 4 zu 3 (RASt, 5.1.2; ESG, 3.4.3, 3.5.2). Vielfältige Gestaltungshinweise finden sich in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG).

Nur in drei Fällen können - davon abweichend – kleinere Mindestgehwegbreiten angesetzt werden:

a) 2,10 Meter bei Wohnwegen mit offenen bzw. niedrigen Einfriedungen (EFA, 3.2.4 und Tab. 2). Dieses Maß sollte grundsätzlich bei keinem straßenbegleitenden Gehweg in angebauten Straßen unterschritten werden, auch nicht auf kurzer Länge an Engstellen (EFA, 3.2.1 und 3.2.4).

b) 1,50 Meter bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen (RASt 5.1.2). Bis in die 1970er Jahre galt dieses Maß noch als allgemein übliche Breite für Gehwege; einzelne Planer/innen und Behörden haben allerdings noch immer nicht umgesetzt, dass seit vielen Jahren andere Mindestmaße gelten.

c) Bei der Wegeführung in Baustellen-Bereichen (siehe Baustellen-Umgehungen > Vorgaben und Kriterien > [Breite von Umgehungswegen](#)).

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).

Der Bund hat die „Regelbreite von Gehwegen“ an Bundesstraßen auch in Städten auf 1,50 Meter festgelegt, einem Maß, das (siehe oben) für Fußwege teilweise noch im letzten Jahrhundert galt, aber nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Wenn die Kommune breitere Gehwege haben möchte, muss sie die Differenz aus ihrem Haushalt bezahlen.(ODR, 16 (1) und (2))

#### **Umsetzungsvorschlag / Es geht auch besser**

- Mindestens 3 Meter breite Gehwege werden an schulischen und sozialen Einrichtungen aufgrund hoher Fußverkehrsstärken zur Spitzenstunde benötigt. (1)
- An Straßen mit geschlossener Bebauung oder stärkerem Fußgängerverkehr sind Gehwegbreiten von 3,50m anzustreben, um ein ungehindertes Begegnen zu ermöglichen (2)
- Der Bewegungsraum zweier Personen auf Gehwegen mit seitlichen Begrenzungen wurde auf 2,56m berechnet.(3)
- Die Grazer Gehsteigverordnung definiert Gehwegbreiten ab 3,00 Meter für Geschäftstraßen. (4)
- In vielen Städten und Kommunen wird das Gehwegparken toleriert, sofern 1,00 - 1,60 Meter Restgehwegbreite übrigbleibt. Es wird gefordert, dass keine Unterschreitung der Gehwegmindestbreiten (2,50m) nach RASt 06 und EFA 2002 mehr auftreten. (5)