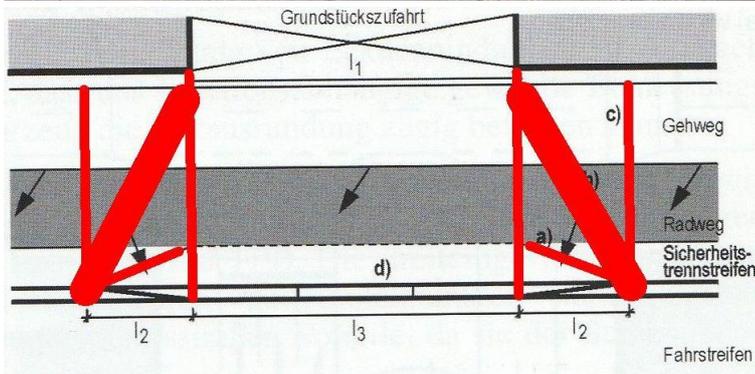


Gehwegüberfahrten

Impulsvortrag zum Thema: Bitte den Fuß im Kopf behalten!

von Bernd Herzog-Schlagk
FUSS e.V. Brandenburg

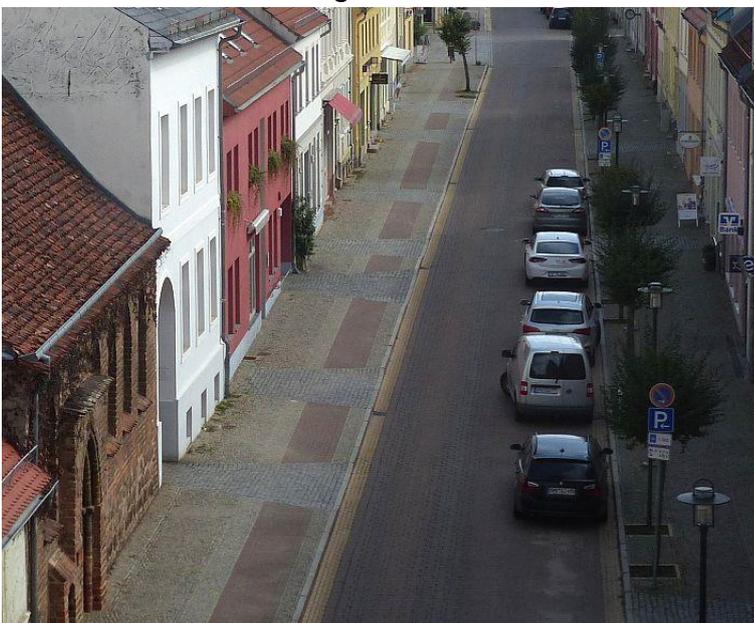


Ich möchte mit meinem Impulsvortrag auf ein leider in der Planungspraxis wenig beachtetes Thema aufmerksam machen: Die Gestaltung von **Gehwegüberfahrten**.

In den geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 wird nicht von „**Gehwegüberfahrten**“ gesprochen, sondern von „**Einmündungen von Wohnwegen und Grundstückszufahrten**“ (Bild 116).

Eine total andere Blickrichtung, von den Fußgängern ist in diesem Abschnitt 6.3.7.1 nicht die Rede.

Es werden vier Möglichkeiten der Unterbrechung des Gehweges aufgezeigt, eine davon mit einer konischen Ausbildung, für deren Befahrbarkeit Schleppkurvenschablonen verwendet werden sollen. Hier geht es nicht um eine innerstädtische Autobahnzufahrt, sondern um die Überfahrt eines Gehweges.



Dies ist die Stadt in der ich wohne, mit ein paar Tausend Einwohnern. Sie sehen die übrig gebliebenen **Gehwegfragmente** besser, wenn Sie die rote Pflasterung des auf den Gehweg verlagerten Radverkehrs betrachten.



So sieht es dann sehr häufig aus: Die gesamte Gehwegfläche ist zum Fahrstreifen hin abgesenkt, es ist ein gröberes Pflaster eingebaut, der Pflasterwechsel ist schräg zur Gehrichtung und bei feuchter Witterung oder gar bei Glatteis ist dies eine Situation zur Förderung von sogenannten „Eigenunfällen“. Bevorzugt Oberschenkelhalsbrüche, die bei älteren Menschen häufig das Lebensende bedeuten.



So kann es auch umgesetzt sein, in roter Pflasterung ein unterbrochener Ausgang aus einer Neubausiedlung. Dieser führt auf einen Gehweg, der als solcher kaum noch zu erkennen ist.



Oder mal ganz künstlerisch, es gibt da sehr viele Varianten in unseren Städten.

Hier könnte man natürlich auch noch Poller aufstellen, aber ich breche die Beispiele ab, Sie kennen das alles.

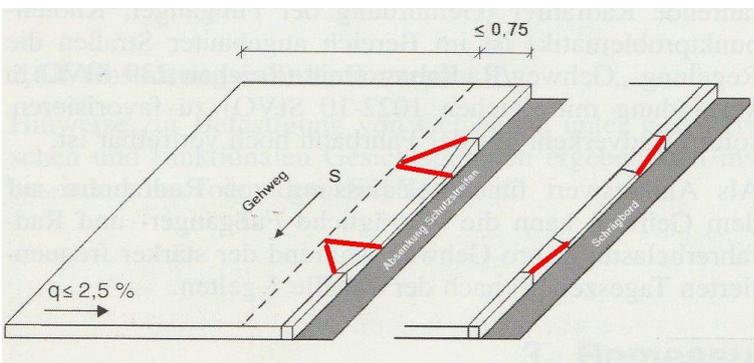
In der erwähnten Richtlinie sind zwar nicht die Fußgänger, dafür aber die Radfahrer erwähnt, wenn sie auf dem Gehweg fahren müssen und dadurch gefährdet sind.



Dort steht:

Der Vorrang des Radverkehrs muss verdeutlicht werden.

Hier auf dem Foto wurde die Gehwegüberfahrt sogar zu einer Straßen-Einmündung umgestaltet, d.h. der Gehweg wurde unterbrochen. Fußgänger haben gegenüberabbiegenden Fahrzeugen Vorrang, aber nicht mehr gegenüber den ausfahrenden Fahrzeugen.



Die **Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA Bild 3** zeigt eine völlig andere Situation.

Sie ist übrigens noch immer gültig, in den meisten Amtsräumen aber nicht vorrätig oder gar unbekannt.



Kommen wir zu einem positiven Beispiel. Die **Stadt Luckenwalde** mit ca. 21.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Südwesten Brandenburgs hat sich vorgenommen, ihre Gehwege möglichst nicht mehr zu unterbrechen.

Im Hinblick auf die Erreichung einer möglichst durchgängigen Barrierefreiheit soll mit der „Luckenwalder Platte“ Straße für Straße mehr Freiraum, Sicherheit und Komfort auf den Gehwegen für alle Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden.

Auf dem Foto sehen sie übrigens den in DDR-Zeiten eingerichteten und bis 2021 sehr liebevoll und abwechslungsreich restaurierten Boulevard im Zentrum der Stadt. Aus meiner Sicht eines der klimafreundlichsten Fußgängerbereiche in deutschen Kleinstädten.



Auch in Luckenwalde gibt es derzeit noch zahlreiche derartige Gehwegüberfahrten.



Schritt für Schritt aber sollen die Straßenzüge umgebaut werden. Hier eine Ausfahrt aus einem geschäftlichen Betrieb.



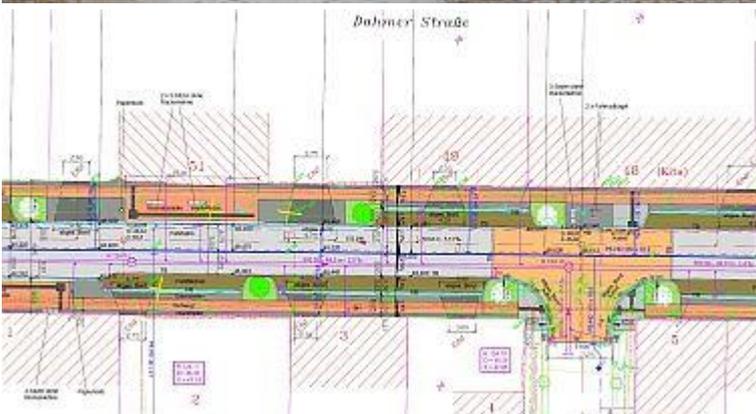
Eine Ausfahrt einer privaten Tiefgarage.



Eine Zufahrt eines frequentierten innerstädtischen Pkw-Parkplatzes.



Der durchgehende helle Gehwegbelag eröffnet weitere Gestaltungsmöglichkeiten, wie hier an einer Bushaltestelle.



Hier die Planungsgrundlage für den eben gezeigten Abschnitt.

Ing.-Büro Dipl.-Ing. G. Hoffmann (Jüterbog)

Die Stadt hat sich noch einiges vorgenommen, die nächsten Pläne sind bereits in Arbeit.

Fazit:

Gehwegüberfahrten müssen stärker in den Fokus bei Planungen rücken und dafür müssen auch die Regelwerke entsprechend geändert werden.

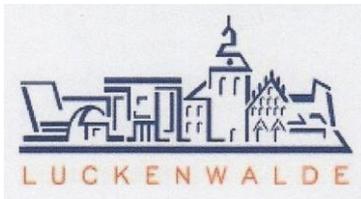
Davon unabhängig aber kann jede Stadt schon jetzt von sich aus fußgängerfreundlichere Lösungen umsetzen.



Zum Schluss noch ein Foto einer Maschine zur Herstellung von Kamelhaarhausschuhen. Der größte Betrieb mit bis zu 500 Beschäftigten, die VEB Luwal AG, war bis zum Jahr 1995 in Luckenwalde tätig.

Bitte immer auch die Füße im Kopf behalten!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Wir danken dem Stadtplanungsamt der Stadt Luckenwalde für die gute Zusammenarbeit.



Impulsvortrag anlässlich der Verleihung des 1. Fußverkehrspreises im Rahmen der Tagung „Bei uns geht´s besser!“ am 30. Januar 2023