



Gemeinde Zeuthen
Amt für Ortsentwicklung
Schillerstraße 1
15738 Zeuthen

Zustandsbericht zu den Gehwegen in der Gemeinde Zeuthen

Stand: 02.10.2024



DEUTSCHE TIEFBAUBERATUNG
Dipl.-Ing. (FH) Joachim Hamann
Albersweiler Straße 85/87
15366 Neuenhagen bei Berlin

Tel.: +49 (3342) 249 989 – 0
Fax: +49 (3342) 249 989 – 5
E-Mail: info@deutsche-tiefbauberatung.de
Web: www.deutsche-tiefbauberatung.de

Inhaltsübersicht

1. Vorbemerkungen	3
2. Das Kontrollverfahren	4
3. Gefahrenstellen im Jahr 2024	6
4. Betrachtung der einzelnen Wohnbereiche	8
4.1. Miersdorfer Werder (östl. Seeseite).....	8
4.2. Friedenstraße (Südseite).....	9
4.3. Bayrisches Viertel und Brandenburger Viertel	9
4.4. Zeuthener Winkel.....	11
4.5. Zentrum Zeuthen.....	13
4.6. Siedlung Am Heideberg	14
4.7. Am Miersdorfer See / Forstallee.....	16
4.8. Westliches Bahnhofsumfeld.....	18
4.9. Flussviertel	19
4.10. Zentrum – Miersdorf.....	21
4.11. Siedlung Am Falkenhorst	22
4.12. Hochland-Siedlung	22
5. Zusammenfassung.....	25
5.1. Gehwegzustand	25
5.2. Schadensbilder und –ursachen.....	27
5.3. Gehwegsanierung	32
6. Ausblick	34
7. Anlage: Gehwegkontrollliste.....	35

1. Vorbemerkungen

Anlass für die Erstellung dieses Zustandsberichtes zu den Gehwegen in der Gemeinde Zeuthen ist das Anliegen der Gemeindeverwaltung, den aktuellen Bedarf an Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen für die Gehwege im bestehenden Straßennetz zu dokumentieren.

Dazu wurde in den Jahren 2015 und 2021 eine visuelle Zustandserfassung für die Gehwege flächendeckend durchgeführt. Außerdem sind seit 2015 regelmäßig jährlich Gefahrenstellenkontrollen vorgenommen worden. Die Ergebnisse dazu sind den jeweiligen Zustandsberichten zu entnehmen.

Damit kann die Entwicklung des Zustandes der Gehwege im Gemeindegebiet vollständig nachvollzogen und analysiert werden.

Die Datenerfassungen wurden durch die „Deutsche Tiefbauberatung“ vorgenommen und bilden die wesentliche Grundlage für die Erstellung dieses Zustandsberichtes.



Abb. 1: Das kommunale Gehwegnetz der Gemeinde Zeuthen (Straßenabschnitte mit Gehweg)

2. Das Kontrollverfahren

Zur Feststellung von Unfallgefahren für Fußgänger und Radfahrer auf Gehwegen werden alle Gehwege im Gemeindegebiet Zeuthen zu Fuß bzw. per Fahrrad durch geschultes Personal durch in Augenscheinnahme und ggf. genauere Untersuchung (z. B. Messen von Höhenversätzen, Prüfen von losen Gehwegplatten u. ä.) überprüft. Dabei dienen die Empfehlungen der „Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer“ (BADK), dokumentiert in dem Sonderheft „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadensverhütung“ als wesentliche Orientierungshilfe.

Die genaue Dokumentation im Kontrollbuch dient der Beweissicherung, aber auch zur strafrechtlichen Entlastung aller verantwortlichen Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung. Zunächst wird im Kontrollbuch dokumentiert, wann ein bestimmter Straßenabschnitt von wem kontrolliert worden ist. Dies ist für jeden Kontrollgang erforderlich. Falls eine Gefahrstelle erkannt wird, muss eine Beschreibung der Gefahrstelle mit Lage, Erfassungsdatum und Name des Kontrolleurs sowie Art des Schadens und deren Priorität für die Beseitigung festgehalten werden. Zusätzlich wird jede Gefahrstelle fotografisch festgehalten.

Eine der wichtigsten Kriterien ist dabei die Überprüfung von Höhenversätzen bei Pflaster-, Platten- und anderen Gehwegbefestigungen (auch freiliegenden Wurzeln im Gehbereich). Als Bagatellgrenze wird dabei eine Höhendifferenz von 2,5 cm angenommen.



Abb. 2: Beispielmessung bei einem Plattenversatz knapp unter der Bagatellgrenze von 2,5 cm

Dabei werden drei Prioritätsstufen verwendet:

Priorität 1: Gefahr in Verzug = Gefahrstelle unmittelbar und sofort beseitigen

Priorität 2: Unfallgefahr vorhanden = Gefahrstelle innerhalb von zwei Wochen beseitigen

Priorität 3: Unfallgefahr absehbar = Gefahrstelle innerhalb des Kontrollzeitraumes beseitigen (abhängig vom Kontrolltyp)

Zur Priorität 1 gehören beispielsweise akute Gefahren für Radfahrer, Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer bei Höhenversätzen von mehr als 5 cm durch herausstehende Schachtdeckel, Versätze im Gehwegbereich und Gefahren durch Bäume oder Baumwurzeln im Gehwegbereich.

In die Priorität 2 werden alle Gefahrstellen eingeordnet, die nicht zur Priorität 1 gehören, aber eine besondere Gefahr für die betroffenen Verkehrsteilnehmer darstellen.

Sollte es sich um Schad- oder Problemstellen handeln, von denen noch keine direkte Gefahr abzuleiten ist, wird diesen Stellen die Priorität 3 zugewiesen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Schadensbilder, die auf marodes Befestigungsmaterial hinweisen oder erfahrungsgemäß im Laufe des Jahres zu einer Unfallgefahr werden können (z. B. Wurzelhebungen).

Großflächige Gehwegschäden, die einer Grundsanierung bedürfen werden hier nicht explizit erfasst. Dazu dienen die regelmäßig durchgeführten Zustandserfassungen im Gehwegbereich.

Nach der Schadensbehebung sollten die Art der Maßnahme mit Foto und das Datum der Gefahrstellenbeseitigung festgehalten werden. Falls die Gefahrstellenbeseitigung schrittweise vorgenommen wird (z. B. zunächst mit einer Absperrung, dann einem Provisorium und schließlich einer dauerhaften Reparatur), sollten alle Schritte mit dem entsprechenden Datum in das Straßenkontrollbuch eingetragen werden.

3. Gefahrenstellen im Jahr 2024

In den Jahren zwischen 2015 und 2024 wurden regelmäßig Gehwegkontrollen durchgeführt.

Im Jahr 2023 gab es 50 vorhandene Schad- bzw. Gefahrenstellen, davon 10 aus dem Vorjahr.

Die Ergebnisse des letzten Jahres (2023) sind in der folgenden Grafik dargestellt:

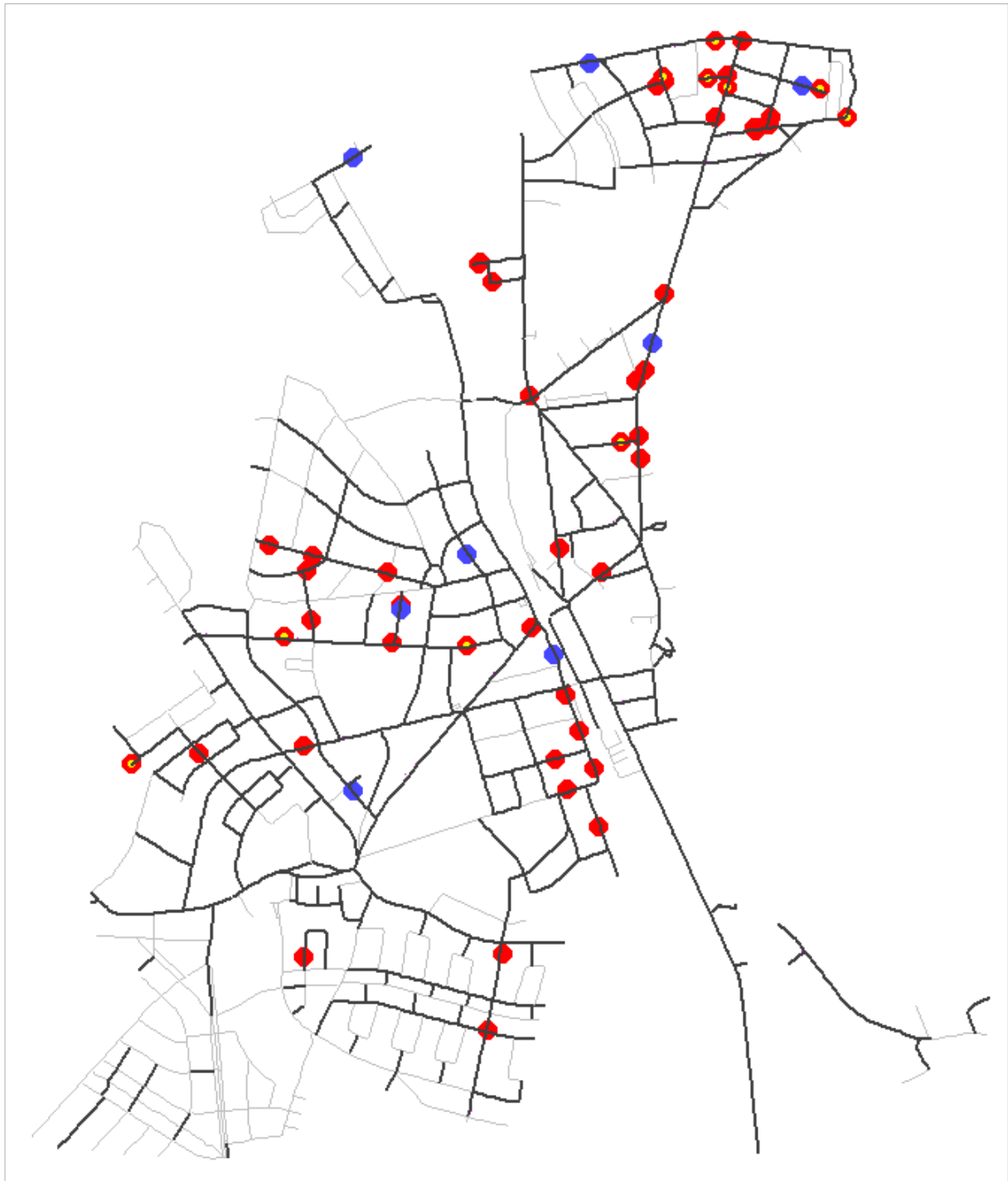


Abb. 3: Vorhandene Gehwegschäden (Stand: Jun. 2023) blau: behoben 8; rot und gelb: vorhanden 50

Wie in jedem Jahr wurden auch 2024 die Gehwege auf die Gefahrstellen hin untersucht. Dabei wurden alle Gehwege der Gemeinde Zeuthen betrachtet, auch Wege in Grünanlagen.

Das Ergebnis der diesjährigen Kontrolle (2024) ist in der folgenden Grafik zusammengefasst:

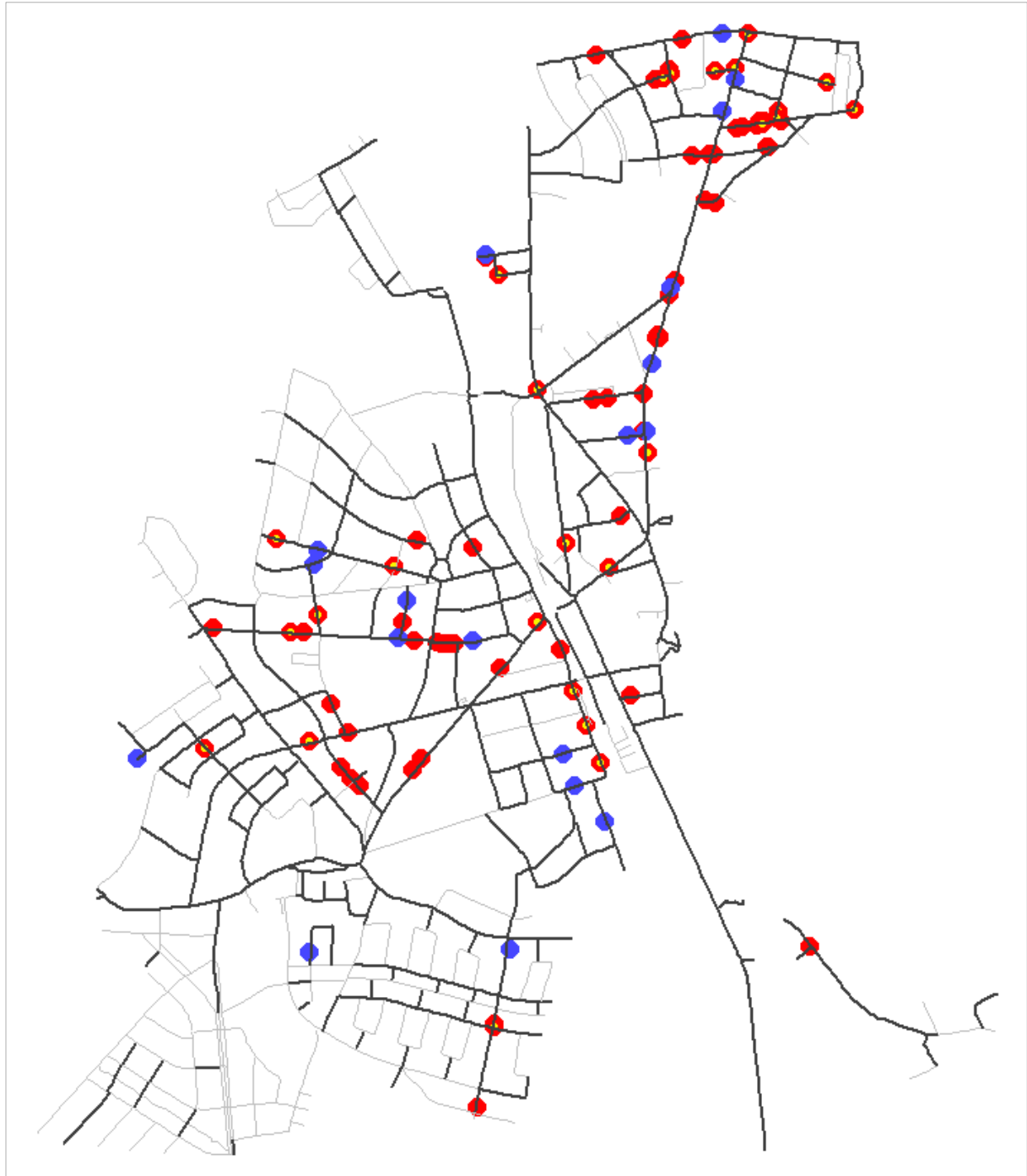


Abb. 4: Vorhandene Gehwegschäden (Stand: Jun. 2024) blau: behoben 20; rot und gelb: vorhanden 79

Im Vergleich zur Gehwegkontrolle im Jahr 2023 ist die Anzahl der vorhandenen Gefahrstellen im Jahr 2024 wieder angestiegen. Mit den noch vorhandenen und nicht behobenen 30 Schäden gibt es 79 vorhandene Gefahrstellen in 2024 auf den Gehwegen in Zeuthen.

Eine genaue Übersicht zu den derzeit vorhandenen 79 Gefahrstellen ist der aktuellen Einzelschadensliste (s. Anlage) zu entnehmen.

4. Betrachtung der einzelnen Wohnbereiche

4.1. Miersdorfer Werder (östl. Seeseite)

In der Kurt-Hoffmann-Straße traten in der Vergangenheit immer wieder einige Wurzelschäden auf. Inzwischen sind die Gehwege der Kurt-Hoffmann-Straße mit einem Sand-Splitt-Gemisch saniert worden und somit gut begehbar.



Abb. 5: Überwucherter Gehwege in der Fährstraße

Vor dem Eckgrundstück Fährstraße/Kurt-Hoffmann-Straße wurde ein neuer Gehweg angelegt, der allerdings inzwischen stark von Pflanzen überwuchert wird, weil dort offenbar niemand entlang geht.

4.2. Friedenstraße (Südseite)

Der Gehweg entlang der Friedenstraße ist immer noch in einem relativ guten Zustand, da er vor einigen Jahren erneuert wurde. Hier gibt es allerdings erste Pflasterhebungen durch Wurzeln. Vereinzelt Pflastersteine sind bereits herausgenommen und die Stelle mit verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel angeglichen worden. Wegen des großen Baumbestandes und den bereits vorhandenen Unebenheiten ist eine gezielte regelmäßige Überprüfung wichtig, um Gefahrenstellen rechtzeitig zu beseitigen.



Abb. 6: Gehweg in der Friedenstraße

4.3. Bayrisches Viertel und Brandenburger Viertel

Rund um die Regensburger-, Bayreuther- und Bamberger Straße wurden bereits zahlreiche Wurzelschäden durch Angleichen mit verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel ausgebessert. Seit dem Jahr 2021 wurden im Bayrischen Viertel viele Gehwege auf die in Zeuthen übliche Art mit einem Sand-Splitt-Gemisch saniert, so dass die Anzahl der neu aufgenommenen Gefahrenstellen deutlich zurückgegangen ist.

Im Brandenburgischen Viertel wurde die bereits begonnene Sanierung der Gehwege fortgesetzt, wenn auch noch einzelne Gehwege weiterhin einen schlechten Zustand aufweisen und deshalb immer wieder Gefahrenstellen entstehen (z. B. Havellandstraße).



Abb. 7: Neuer Gehweg in der Mittenwalder Straße

Die Seestraße stellt noch immer einen besonderen Problembereich dar. Sie hat auf der westlichen Straßenseite größtenteils nur einen sandigen Gehweg, auf dem wegen der hohen Belastung durch den KFZ-Verkehr auch viele Radfahrer unterwegs sind. Die andere Straßenseite ist über längere Strecken mit sehr schlechtem Betonplattenbelag ausgestattet, der hin und wieder Schadstellen aufweist. Hier wird eine Sanierung dringend empfohlen.



Abb. 8: Schlechter Zustand des Betonplattenbelages in der Havellandstraße

4.4. Zeuthener Winkel

Gehwege gibt es in der Siedlung Zeuthener Winkel nur in der Max-Liebermann-Straße und Otto-Nagel-Allee, das Wohngebiet selbst hat keine Gehwege. Der Gehweg der Otto-Nagel-Allee weist in einigen Bereichen immer wieder Fugengras auf. Nach Süden hin geht der Gehweg in einen Geh-/Radweg über und ist an die Friesenstraße angebunden.

Gefahrstellen treten insbesondere durch Baumwurzeln in der Max-Liebermann-Straße auf, die einzelne Gehwegplatten im Bereich des Friedhofs anheben.



Abb. 9: Gehwege in der Otto-Nagel-Allee



Abb. 10: Geh-/Radweg in der Otto-Nagel-Allee in Richtung Friesenstraße

4.5. Zentrum Zeuthen

Die Heinrich–Heine–Straße wurde von der Schillerstraße bis zur Seestraße komplett neu gebaut. Hier gibt es deshalb keine Gehwegschäden.

Bei dem befestigten Gehweg entlang der Seestraße fehlen immer wieder punktuell einzelne Platten. Er weist auch starke Unebenheiten auf und ist in einem allgemein schlechten Zustand. Im Laufe des Jahres sind einige neue Gehwegschäden hinzugekommen. Die Nutzung als Gehweg ist besonders für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer schwer möglich. Im südlichen Abschnitt besteht der Gehweg auf der Westseite teilweise lediglich aus Sand. Insbesondere zwischen Maxim–Gorki–Straße und Dorfaue ist der Plattenbelag in einem sehr schlechten Zustand (Abb. 11). Eine Sanierung wird dringend empfohlen.



Abb. 11: Seestraße mit befestigtem Gehweg zwischen Maxim–Gorki–Straße und Dorfaue

Die befestigten (nördlicher Teil) und unbefestigten (südlicher Teil) Gehwege entlang der Schillerstraße sind in einem relativ guten Zustand. Die befestigten Gehwege weisen aber vereinzelt Wurzelhebungen auf. Diese sollten jährlich beobachtet werden. In dem Teil der Schillerstraße zum kleinen Gewerbegebiet werden die Gehwege kaum genutzt. Dadurch hat sich im Laufe der Jahre sehr viel Fugengras entwickelt und vereinzelt Schäden sind offenbar durch Befahren mit schweren Fahrzeugen aufgetreten.

Im Straßenzug Lindenallee/Fontaneallee entlang der L 401 sind die Geh-/Radwege in einem guten Zustand. Hier können bei der Begegnung von Radfahrern und Fußgängern allerdings Konflikte entstehen, da der Weg mit einer Breite von circa 2,00 m relativ schmal ist und man an manchen Stellen zusätzlich nicht beschnittenen Hecken ausweichen muss. Geringe Versätze im Belag werden durch Wurzeln verursacht und müssen beobachtet werden.

Die Gehwege in der Ahornallee, Kastanienallee, Platanenallee sowie in der Dorfaue wiesen bisher immer wieder einmal Problemstellen wegen der Bäume auf. Dies ist im letzten Jahr durch die Erneuerungsmaßnahmen in der Kastanienallee und der Platanenallee spürbar verbessert worden.



Abb. 12: Neuer Gehweg in der Platanenallee

Der Gehweg in der Goethestraße zwischen Alter Poststraße und Schillerstraße ist ebenso in keinem guten Zustand und muss regelmäßig kontrolliert werden, da dieser eine besonders große Bedeutung für den Fußverkehr hat.

4.6. Siedlung Am Heideberg

Die Parkstraße ist wegen des Baumbestandes anfällig für neue Schäden. Die Gehwege in der Ebereschenallee und der Birkenallee sind abschnittsweise saniert worden, teils mit Platten und Pflaster oder auch mit verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel. An der Stedinger-, Oldenburger-, Wilhelmshavener- und Bremer Straße sind die Gehwege zum größten Teil profiliert und mit feinem Sand-Splitt-Gemisch befestigt worden. Dies ist eine gute Lösung für die Verkehrssicherheit auf Gehwegen mit ungebundener Befestigung.

In der Teltower Straße ist der Gehweg mit den alten Betonplatten in einem sehr schlechten Zustand. Dagegen wurden die Gehwege in der Fasanenstraße im Jahr 2023 mit verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel saniert und sind somit in einem guten Zustand.



Abb. 13: Sanierte Gehwege in der Fasanenstraße

In den Straßen Brandenburger-, Potsdamer-, Ringstraße sowie der Straße Am Heideberg und der Nordstraße sind beidseitig unbefestigte Gehwege sowie befestigte Zufahrten vorhanden. An den Übergängen zu den Zufahrten sind immer wieder große Höhenversätze vorhanden, die Stolperkanten darstellen.

Im Allgemeinen sind in der Siedlung „Am Heideberg“ keine nennenswerten Schäden hinzugekommen, während die vorhandenen Schäden zum größten Teil behoben wurden. In dieser Siedlung ist nicht überall erkennbar, ob die unbefestigten Gehwege auch als solche genutzt werden.

In den Straßen mit Mischverkehr sind die Fußgänger keinen Gefahren durch die baulichen Anlagen ausgesetzt.



Abb. 14: Die Teichstraße als Mischverkehrsfläche

4.7. Am Miersdorfer See / Forstallee

Die Situation der Gehwege in den reinen Wohnstraßen (Lindenring, Kiefernring, Buchenring) ist oft nicht ganz eindeutig bezüglich ihrer Nutzung. Das Bild der Randstreifen zeichnet sich durch befestigte Zufahrten sowie durch unbefestigte Bereiche aus, die teilweise als Gehwege oder Parkstreifen genutzt werden. Durch die Nutzung als Parkstreifen führt das Überfahren der befestigten Zufahrten zu hohen Kanten in den Seitenräumen. Hier werden die Seitenräume kaum noch als Gehwege wahrgenommen.

In den nördlichen Abschnitten der Waldpromenade ist der Gehweg saniert worden, so dass die große Anfälligkeit für Gefahrstellen gebannt wurde. Dort wurde im letzten Jahr auch die Gehwegerneuerung zwischen Parkstraße und Forstallee abgeschlossen. Im südlichen Teil ist seit längerer Zeit ein einseitiger, sehr guter Gehweg vorhanden.

In der Birkenstraße sollte der Gehweg auch bald zumindest einseitig saniert werden, weil dieser auch durch Radfahrer zur nahe gelegenen Grundschule genutzt wird, weil die Fahrbahn für Radfahrer ungeeignet ist.

Die Gehwege in der Weichselstraße sind zu einem großen Teil in einem sehr schlechten Zustand (s. Abb. 15). Hier wurde schon viel ausgebessert. Eine vollständige Sanierung der Gehwege wird daher empfohlen.



Abb. 15: Sehr schlechter Gehwegzustand in der Weichselstraße

4.8. Westliches Bahnhofsumfeld

Die Gehwege in der Miersdorfer Chaussee sind weiterhin in einem brauchbaren Zustand, müssen aber regelmäßig überprüft werden, da die Gehwege stark frequentiert werden und immer wieder Plattenhebungen erkennbar sind. In der Oldenburger Straße weisen die Gehwegplatten wegen des Baumbestandes ebenfalls kleine Hebungen auf. Wegen des alten Baumbestandes kommt es immer wieder zu Stolperkanten durch Wurzelhebungen.

Die Gehwege im Forstweg sind ausgebessert, profiliert und mit einem Sand-Splitt-Gemisch befestigt worden.

Der einseitige Gehweg in der Friesenstraße ist in einem sehr guten Zustand ohne Mängel.

Der schon oft ausgebesserte, asphaltierte Gehweg in der Bahnstraße ist in einem sehr schlechten Zustand. Eine grundlegende Sanierung wird dringend empfohlen.



Abb. 16: Sehr schlechter Gehwegzustand in der Bahnstraße

4.9. Flussviertel

Die Gehwege der Spreestraße sind unbefestigt und es ist nicht immer erkennbar, ob sie als Gehwege genutzt werden (Abb. 17). Es sind viele Bäume vorhanden und die Oberflächen sind teilweise sehr sandig und schwierig zu begehen. In einem Abschnitt wurde der Gehweg inzwischen einseitig mit einem Sand-Splitt-Gemisch saniert. Das ist eine gute Lösung.



Abb. 17: Schwierige Gehwegsituation in der Spreestraße

In der Oderstraße ist der östliche Gehweg nur zur Hälfte vorhanden. Hier wurde der einseitige Gehweg mit einem neuen, wassergebundenen Belag saniert. Der Gehweg in der Elbestraße ist mit großen, schadhafte Betonplatten befestigt. Diese Schäden lassen sich nur sehr aufwändig beheben. Die Gehwege der Donaustraße sind abwechselnd unbefestigt oder mit Plattenbelag versehen.

Im Flussviertel könnte eine einseitige Sanierung der Gehwege ausreichen, weil der Fußverkehr sehr untergeordnet ist.

Am Hankelweg wurden zur Verbesserung des Fußverkehrs an einigen Stellen Betonpflasterungen an den Querungsstellen eingebaut. Hier wurden auch die Hochborde an den Furten abgesenkt.



Abb. 18: Fußgängerquerungen aus Betonpflaster am Hankelweg

4.10. Zentrum – Miersdorf

Die Gehwege entlang der Dorfstraße sind neuwertig und ohne Schäden. In den angrenzenden Bereichen zum unbefestigten Trennstreifen (von dem Anger bis EDEKA und im Bereich des Freibades) verschiebt sich das Pflaster seitlich nach außen. Vereinzelt verkanten sich einzelne Pflastersteine oder heben bzw. senken sich, so dass deutliche Unebenheiten entstehen. Dies hat zwar noch keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Entwicklung sollte aber im Auge behalten werden, um rechtzeitig Erhaltungsmaßnahmen einleiten zu können. Der südliche Gehweg der Dorfstraße im Bereich zwischen Freibad und Ortsende wird wenig genutzt und weist teilweise Fugenbewuchs auf.

Der einseitige Geh-/Radweg entlang der Miersdorfer Chaussee zwischen Bahnhofsviertel und Dorfstraße weist immer mehr Mängel auf. Herausstehende Steine, Wölbungen und Setzungen in den Randbereichen werden zu Gefahrstellen insbesondere für Radfahrer. Dies ist insbesondere deshalb problematisch, weil dieser Abschnitt von Fahrradfahrern in beiden Richtungen häufig genutzt wird.



Abb. 19: Gehweg entlang der Miersdorfer Chaussee zwischen Bahnhofsviertel und Dorfstraße

4.11. Siedlung Am Falkenhorst

Da nun neben der Westpromenade auch die Straßen Am Hochwald, Narzissenallee, Jasminweg und Am Fliederbusch als Mischverkehrsflächen neu gebaut wurden, sind hier keine Gehwege mehr vorhanden. Lediglich der Rosengang ist noch nicht ausgebaut worden.

In allen anderen Straßen der Siedlung Am Falkenhorst sind Mischverkehrsflächen vorhanden, für die keine separate Gehwegkontrolle durchgeführt werden muss. Es gibt im Bereich der Ostpromenade einige reine Verbindungswege für Fußgänger, die wassergebunden befestigt wurden und deshalb einen guten Zustand aufweisen. Ein neuer Weg zwischen Ost- und Westpromenade befindet sich im Bau (Oberfläche mit Rindenmulch). Dieser Weg verbindet die Straßen am Hochwald mit der Hohenlehmer Straße und führt durch einen parkähnlich angelegten Grünstreifen.

4.12. Hochland-Siedlung

In der Hochland-Siedlung sind nur noch sehr wenige Schäden vorhanden, die zu beheben sind. Hier ist vor allem die Große Zeuthener Allee das „Sorgenkind“. Hier gibt es auch in diesem Jahr wieder einzelne Schäden und Gefahrstellen.

An den Straßen Am Pulverberg, Groß Zeuthener Allee, An der Kurpromenade, An der Korsopromenade, den Ringstraßen (z.B. Eschenring, Birkenring, Rotdornring) gibt es größtenteils unbefestigte Gehwege.

Der Gehweg und auch der Radweg in der Straße der Freiheit sind in einem guten Zustand. Pflasterhebungen sind noch nirgends zu erkennen. Da an dieser Straße lediglich kleinere Bäume stehen, deuten sich die ersten Schäden wegen Wurzelhebungen an. Im südlichen Teil der Siedlung sind die Straßen Am Kurpark und Am Pulverberg erneuert worden. Hier sind keine Gehwege mehr vorhanden.

Die Ringstraßen haben Mischverkehrsflächen, in denen kein Gehweg existiert und die 2022 neu profiliert wurden. Nur in der Rüsternallee (Ring) existiert noch ein einseitiger Gehweg, der in einem sehr schlechten Zustand ist. Dieser Gehweg scheint sehr stark vom KFZ-Verkehr befahren zu werden.

Im letzten Jahr wurde die Gehwegverbindung zwischen der Straße „Am Feld“ und der Straße „Am Pulverberg“ freigelegt. Hier war aufgrund der üppigen Vegetation jahrelang kein Durchkommen.



Abb. 20: Neu freigelegte Gehwegverbindung zwischen „Am Feld“ und „Am Pulverberg“

In den Straßen An der Kurpromenade sowie An der Korsopromenade sind die Gehwege größtenteils unbefestigt. Die Nutzung als Gehweg ist in diesen beiden Straßen nur schwer möglich. Im Regelfall nutzen die Fußgänger die Fahrbahn.



Abb. 21: Aktuelle Gehwegsituation in „An der Korsopromenade“

Langfristig muss auch für diese Straßen in der Hochlandsiedlung die Entscheidung fallen, in welchen Straßenabschnitten die Gehwege vollständig entfallen können, einseitige Gehwege ausreichen oder echte Mischverkehrsflächen entstehen sollen.

Für die Verkehrssicherheit der Fußgänger ist in Straßen mit höherem KFZ-Aufkommen eine Mischverkehrsfläche nicht zu empfehlen. Dass Fußgänger z. B. in der Korsopromenade vielfach die Fahrbahn nutzen (Abb. 21) ist wegen des schlechten Gehwegzustandes verständlich, aus Gründen der Verkehrssicherheit jedoch nicht zu empfehlen.

5. Zusammenfassung

5.1. Gehwegzustand

Es ist mit den Untersuchungen aus den Jahren 2015 und 2021 nachgewiesen worden, dass sich die Qualität der Gehwege in einem insgesamt nicht befriedigenden Zustand befand und stetig besser geworden ist. Es wurde damit begonnen, großflächigere Sanierungsmaßnahmen zu beauftragen und mit dem Straßenausbau weitere Mischverkehrsflächen anzulegen. Es gibt jedoch weiterhin ältere befestigte Gehwege, die häufig in einem schlechten Zustand sind (Materialermüdung, Platten- oder Pflasterhebung durch Baumwurzeln). Ein großer Teil der Gehwege in Zeuthen ist weiterhin unbefestigt. Vielfach werden Gehwege von Fußgängern nicht benutzt, teilweise nicht einmal als solche erkannt. Besonders auffällig ist die immer weiter verbreitete Form der Befestigung mit wassergebundener Decke in den baumreichen Straßen. Das ist für Fußgänger (und Radfahrer, die in Zeuthen wegen der oft schlechten Fahrbahnverhältnisse auf den Gehwegen geduldet werden) eine gute Lösung. Sie ist außerdem sehr wartungsfreundlich und kostengünstig in der Herstellung und Unterhaltung. Es muss lediglich darauf geachtet werden, dass der Winterdienst mit den Kehrmaschinen nicht die Oberflächen abträgt.



Abb. 22: Unbefestigter Gehweg im Seitenraum einer Straße mit einer Fahrbahn aus Natursteinpflaster

Auch wenn die in 2023 aufgenommenen Schäden noch nicht vollständig bearbeitet wurden, handelt es sich dabei nicht um bedeutende Gefahrenstellen. Es sollte jedoch darauf beachtet werden, die Schäden im Gehwegbereich schneller zu beheben, da jährlich neue hinzukommen.

Verbesserungen für Fußgänger werden derzeit hauptsächlich dadurch erreicht, dass in den Sanierungsgebieten Mischverkehrsflächen gebaut werden, bei denen aus wirtschaftlichen Gründen auf die Anlage von Gehwegen verzichtet wird. Da es sich ausschließlich um Anliegerstraßen mit geringem Kfz-Aufkommen handelt und auch der Fußgängerverkehr nicht stark ist, sind hier die Belange der Verkehrssicherheit für Fußgänger vollkommen ausreichend berücksichtigt. Neue Gehwege wurden beim Ausbau der Heinrich-Heine-Straße angelegt, weil diese Straße einen hohen Kfz-Verkehr aufweist.



Abb. 23: Neubau einer Mischverkehrsfläche in der Waldstraße

Ohne weitere Investitionen in das bestehende Gehwegnetz ist keine Verbesserung zu erreichen, denn der Unterhaltungsbedarf ist trotz umfangreicher Straßenbaumaßnahmen noch immer groß. Dieser Investitionsbedarf wird auch in naher Zukunft nicht abnehmen, da die Ansprüche an die Qualität der baulichen Substanz der Gehwege hoch sind. Der Anteil an vollständig unbefestigten Gehwegen innerhalb des Gemeindegebietes sollte daher weiterhin abnehmen.

Da die Herausforderungen wegen des hohen Baumbestandes und der teilweise begrenzten Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen zwischen Bäumen und Grundstücksgrenzen sehr groß sind, ist eine Verbesserung der derzeitigen Situation, insbesondere die Schaffung einer umfassenden Barrierefreiheit, nur mit durchdachten Lösungen zu erreichen.

Die Herstellung von Mischverkehrsflächen ist dabei eine gute Vorgehensweise, lässt sich aber aus Gründen der Verkehrssicherheit lediglich in reinen Anliegerstraßen umsetzen.

Wo tatsächlich Nebenanlagen erforderlich sind, ist diese Lösung nicht möglich. Hier sollte über Befestigungsarten in den Nebenräumen nachgedacht werden, die sowohl den Witterungseinflüssen gewachsen, als auch den Wurzeln der Bäume ausreichend Raum lassen und möglichst wasserdurchlässig sind. Für die Unterhaltung der Gehwege ist wichtig, dass die Oberfläche abriebfest gegen Fegen und Kratzen bei der Laub- und Schneeabfuhr ist. Wenn Wurzelhebungen auftreten, sollte das Material flexibel reagieren und leicht zu reparieren sein. Eine ausreichende Griffbarkeit und Ebenheit (bei Trockenheit und Nässe) ist selbstverständlich wichtig für eine verkehrssichere Gehwegbefestigung. Eine lange Lebensdauer ist bedeutend für die Wirtschaftlichkeit einer solchen Verkehrsanlage. Vielleicht können hier auch neuartige Baumaterialien, wie z.B. polyurethanegebundene Befestigungsvarianten, eingesetzt werden. Diese Bauform wäre auch für den Winterdienst einfacher zu bearbeiten, als wassergebundene Decken.

5.2. Schadensbilder und -ursachen

Wenn die Ursachen für die schlechten Zustände vieler Gehwege betrachtet werden, so kann festgestellt werden, dass der alte Baumbestand, der für das Ortsbild sehr prägend ist, in den Gehwegbereichen immer wieder Maßnahmen zum baulichen Erhalt erfordert. Die Wurzeln der Bäume, häufig Flachwurzler, drücken die Gehwegbefestigungen hoch oder führen bei unbefestigten Wegen zu entsprechenden Unebenheiten, die das Nutzen der Wege für Fußgänger und Radfahrer erschweren.

Eine häufig angewandte Sanierungsform im Rahmen der Verkehrssicherung ist hier das Herausnehmen der Gehwegplatten oder Pflastersteine und ein Verfüllen mit verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel (wassergebundene Decke).



Abb. 24: Beispielhafte Abbildung von Gehwegschäden durch Baumwurzeln und erfolgte Sanierung

Vollkommen unbefestigte Nebenanlagen sind an trockenen Tagen zudem sehr sandig und staubig, an regnerischen Tagen matschig und schlecht begehbar. Diese sollten künftig weiterhin im Fokus der Sanierung stehen.



Abb. 25: Unbefestigte Gehwege mit altem Baumbestand

Bei stark genutzten Gehwegen, beispielsweise in der Seestraße, sollte möglichst bald auf sandige Nebenanlagen verzichtet werden. Bei Trockenheit ist das Gehen mühsam, Radfahrer haben Probleme und Wurzeln treten wieder hervor. Bei Regen weicht der Boden sehr auf. Das führt zu ähnlichen Problemen und mindert die Nutzungsqualität, aber auch die Verkehrssicherheit dieser Gehwege.

Manche Unebenheiten können sich sehr schnell zu Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer entwickeln. Eine barrierefreie Nutzung dieser Nebenanlage ist hier im Normalfall nicht möglich.

Das gilt natürlich ebenso für Gehwege in den Nebenstraßen. Dort werden diese Gehwege allerdings nur genutzt, wenn die Fahrbahn ebenfalls einen schlechten Zustand aufgrund der Unebenheiten hat. Ansonsten gehen die Fußgänger auf der Fahrbahn, wenn der Verkehr das zulässt.

Neben der allgemeinen Zustandssituation im Bereich der Gehwege gibt es immer wieder auch Einzelschäden, die nicht unmittelbar mit der Befestigungsart des jeweiligen Gehweges zu tun haben müssen.



Abb. 26: Pflasterhebungen durch Baumwurzeln in der Schillerstraße

Viele Platten- oder Pflasterhebungen entstehen durch Baumwurzeln. Dies betrifft auch Gehwege, die erst vor wenigen Jahren neu befestigt oder angelegt wurden.

Bei unbefestigten Gehwegen treten ebenfalls einzelne Unebenheiten durch Wurzeln auf, die an der Oberfläche austreten.

Bei unbefestigten Gehwegen gibt es immer wieder Gefahrenstellen an den Grundstückszufahrten, wenn diese befestigt sind und durch unterschiedliche Einflüsse aus den umliegenden Flächen deutlich um mehrere Zentimeter herausragen. Die dadurch entstehenden Höhenversätze stellen Stolperstellen für Fußgänger dar und verhindern insbesondere die barrierefreie Nutzung der Gehwege.

Dies ist dann besonders problematisch, wenn ein Ausweichen auf die Fahrbahn nicht möglich ist, weil die Fahrbahnoberfläche mit Naturstein-Großpflaster befestigt wurde oder der starke KFZ-Verkehr es nicht zulässt. Auch hier ist keine Barrierefreiheit gegeben.



Abb. 27: Höhenversätze an Übergängen zu Grundstückszufahrten von mehreren Zentimetern

Diese Situationen sind grundsätzlich auch bei Einbauten, wie Wasserschiebern, Unterflurhydranten und ähnlichen Einbauten im Bereich der Gehwege festzustellen.



Abb. 28: Freigelegter Wasserschieber im Gehwegbereich

Bei unbefestigten Wegen scheint eine häufige Ursache für die Freilegung der Zufahrten und Einbauten darin zu liegen, dass das Fegen mit harten Bürsten oder Rechen bei Laub und Schneeanfall ebenfalls die Oberflächen abträgt. Das fördert auch die Freilegung von Wurzeln.

Die Höhenversätze und das Entstehen von Stolperstellen werden damit unterstützt. Insofern tragen die Anlieger mit dazu bei, dass diese Gefahrenstellen auf unbefestigten Gehwegen entstehen und sich verschärfen.

Durch die Verwendung von verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel (wassergebundene Decke), zur Angleichung solcher Höhenversätze durch den Bauhof, sind diese Gefahrenstellen in den letzten Jahren deutlich weniger geworden.



Abb. 29: Abrieb im Gehwegbereich bei ausgebessertem Pflaster mit Befestigungsmaterial ohne Bindemittel

Wenn bei Ausbesserungsarbeiten statt Gehwegplatten oder Pflaster zum Verfüllen ein verdichtungsfähiges Material ohne Bindemittel eingebracht wird, um die Wurzeln zu schützen und den Gehweg nicht wesentlich erhöhen zu müssen, hat man an diesen Stellen nach kurzer Zeit ebenfalls das oben beschriebene Problem. Auch hier entsteht Abrieb durch das Begehen, wetterbedingten Abtrag (Wind, Regen) oder die Oberfläche wird durch Fegen bzw. Rechen kontinuierlich abgetragen. Dadurch bilden sich neue Höhenversätze an den Kanten zur Gehwegbefestigung oder zu Einbauten. Diese Stellen müssen dann regelmäßig gepflegt werden.

5.3. Gehwegsanierung

Die derzeitige Lösung der Gemeindeverwaltung in Bezug auf die Instandhaltung und Sanierung von Gehwegen besteht bei kleineren Schadstellen darin, kleinere Platten- oder Pflasterschäden durch den Austausch einzelner Platten bzw. Pflastersteine zu beheben.

Wo dies nicht möglich ist, da Wurzeln sonst beschädigt würden, wird verdichtungsfähiges Material ohne Bindemittel eingebracht. Oft muss dabei der Gehweg etwas erhöht werden. Dadurch entstehen in Längsrichtung wellenförmige Oberflächen. Für die Entwässerung hat dies den Nachteil, dass sich durch Regenwasser in den neu entstandenen Tiefpunkten leicht Pfützen bilden und das Oberflächenwasser nun auf private Grundstücke fließen kann. Es werden dadurch also wieder andere Nachteile erzeugt und in Kauf genommen.



Abb. 30: Gehwegerhöhungen bei Ausbesserungen mit Befestigungsmaterial ohne Bindemittel

Bei größeren Flächen, die altersbedingt eigentlich vollständig erneuert werden müssten, weil weder der Unterbau noch die Befestigungen intakt sind (z. B. Sandbettung auf gewachsenem Boden als Unterbau, Befestigung aus gebrochenen und verwitterten Betonplatten), wird eine Erneuerung lediglich in kleinen Abschnitten (15–30 m) durchgeführt.

Diese Sanierungsform mit den kurzen Erneuerungsabschnitten wird von der Gemeindeverwaltung deshalb gewählt, weil damit relativ große Flächen der Gehwege erneuert werden können. Die Gemeindeverwaltung wird diese Art der Gehwegsanierung überall dort anwenden, wo ansonsten viele einzelne Platten oder Pflastersteine auf einem größeren Abschnitt ausgetauscht werden müssten.



Abb. 31: Profilierung und Befestigung der Gehwege durch ein Sand-Splitt-Gemisch in der Moselstraße

Eine weitere Sanierungsform ist die Profilierung und Befestigung der bislang unbefestigten Gehwege durch ein Sand-Splitt-Gemisch. Dadurch wird eine gute Nutzbarkeit der Gehwege erreicht. Diese Art der Gehweginstandsetzung wird in den letzten Jahren immer häufiger angewendet.

6. Ausblick

Die besondere Siedlungsstruktur in der Gemeinde Zeuthen, die Lebensweise und Gewohnheiten der Bewohner und die historischen baulichen Gegebenheiten stellen eine besondere Herausforderung an die modernen Anforderungen von Verkehrssicherheit und Komfort bei der Nutzung des Straßenraumes dar.

Die Vorstellungen von einer bedarfsgerechten, unter betrieblichen Gesichtspunkten zweckmäßigen, gleichzeitig ansprechend gestalteten und wirtschaftlich realistisch zu erhaltende Straßeninfrastruktur sind sehr unterschiedlich. Insbesondere der Umgang mit Problemen verursacht durch den Baumbestand führt immer wieder zu kontroversen Standpunkten und Diskussionen.

Es sollte weiterhin auf ein Straßen- und Gehwegeausbaukonzept hingearbeitet werden, durch das in den nächsten Jahren und Jahrzehnten die Situation der Fußgänger und auch der Radfahrer verbessert werden kann. Das neu erarbeitete Radwegkonzept stellt dazu eine sehr gute Grundlage dar.

Wie genau eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Belange im Fußgänger- und Radverkehr zu erfolgen hat, ist von den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung zu entscheiden und bedarfsgerecht auf eine finanziell und personell zielorientierte Basis zu stellen.

Eine positive Entwicklung bezüglich der Verbesserung des Gehwegzustandes ist Jahr für Jahr deutlich erkennbar. Insbesondere Neubaumaßnahmen ganzer Straßen, aber auch in Teilabschnitten, die Profilierung und Befestigung von bislang unbefestigten Gehwegen durch ein Sand-Splitt-Gemisch, sowie die konsequente Behebung der vorhandenen Einzelschäden, tragen sehr dazu bei.

Der Rückblick auf die Ergebnisse der Anstrengungen der letzten Jahre lässt jedenfalls zuversichtlich nach vorn sehen: Es wurde bisher Jahr für Jahr viel für die Verbesserung des Fuß- und auch Radverkehrs getan.

Dipl.-Ing. (FH) Joachim Hamann

Neuenhagen, 02.10.2024

7. Anlage: Gehwegkontrollliste