



Gemeinde Zeuthen  
Amt für Ortsentwicklung  
Schillerstraße 1  
15738 Zeuthen

## Zustandsbericht zu den Gehwegen in der Gemeinde Zeuthen

Stand: 18.10.2021



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](mailto:info@deutsche-tiefbauberatung.de)  
Web: [www.deutsche-tiefbauberatung.de](http://www.deutsche-tiefbauberatung.de)

# Inhaltsübersicht

1. Vorbemerkungen .....	3
2. Grundlage der Datenerfassung .....	4
3. Zustandserfassung im Jahr 2015 .....	6
4. Zustandserfassung im Jahr 2021 .....	7
5. Gefahrenstellen im Jahr 2021 .....	12
6. Betrachtung der einzelnen Wohnbereiche .....	14
6.1. Miersdorfer Werder (östl. Seeseite).....	14
6.2. Friedenstraße (Südseite).....	14
6.1. Bayrisches Viertel und Brandenburger Viertel .....	15
6.2. Zentrum Zeuthen .....	16
6.3. Zeuthener Winkel.....	17
6.4. Siedlung Am Heideberg .....	19
6.5. Am Miersdorfer See / Forstallee.....	20
6.6. Bahnhofsumfeld.....	22
6.7. Flussviertel .....	23
6.8. Zentrum – Miersdorf.....	24
6.9. Siedlung Am Falkenhorst .....	25
6.10. Hochland-Siedlung .....	25
7. Zusammenfassung.....	27
7.1. Gehwegzustand .....	27
7.2. Schadensbilder und –ursachen.....	30
7.3. Gehwegsanieerung ohne investive Finanzmittel .....	36
8. Ausblick .....	39
9. Anlage: Einzelschadensliste.....	40

# 1. Vorbemerkungen

Anlass für die Erstellung des 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 im Frühjahr 2015 erstmals eine visuelle Zustandserfassung im Rahmen einer Begehung durchgeführt und in den Folgejahren 2016 bis 2020 stetig durch aktuelle Begehungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergänzt.

Im Jahr 2021 wurde zusätzlich zur reinen Gefahrstellenkontrolle eine erneute visuelle Zustandserfassung für die Gehwege flächendeckend durchgeführt, sodass nun erstmalig die Entwicklung des Zustandes der Gehwege im Gemeindegebiet vollständig analysiert werden kann.

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. Grundlage der Datenerfassung

In den Jahren 2015 und 2021 wurde jeweils eine flächendeckende visuelle Zustandserfassung der Gehwege durchgeführt. Diese Zustandsdaten wurden nach den Kriterien der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) ermittelt und ausgewertet.

Eine visuelle Zustandserfassung für Verkehrsflächen nach „AP 9“ der FGSV umfasst die Beurteilung folgender Zustandsmerkmale:

- **Gebrauchsmerkmale (unabhängig von der Befestigungsart):**
  - Ebenheit in Längsrichtung (allgemeine Unebenheiten)
  - Ebenheit in Querrichtung (Spurrinnen)
  
- **Substanzmerkmale der Oberfläche (für Asphaltflächen):**
  - Risse
  - Flickstellen (eingelegt infolge Aufgrabungen, aufgelegt infolge Oberflächenschäden)
  - Sonstige Oberflächenschäden
  
- **Substanzmerkmal der Oberfläche (für Flächen aus Ortbeton):**
  - Längsrisse, Querrisse
  - Eckabbrüche, Kantenschäden
  - Flickstellen, Teilersatz bituminös
  
- **Substanzmerkmal der Oberfläche (für Pflasterflächen oder Flächen mit Plattenbelag):**
  - Unzureichende Fugenfüllung, gestörter Verbund, starke Verkrautung der Fugen
  - Bituminöser Teilersatz, provisorische oder nicht fachgerecht ausgeführte Flickstelle
  - Verschleißstellen, Abplatzungen, Zertrümmerungen, Pflaster-/Plattenbruch

Die Ebenheit in Längs- und Querrichtung beschreiben hierbei maßgeblich den Gebrauchswert einer Verkehrsfläche. Die anderen Kriterien bestimmen überwiegend den Substanzwert, der eine Aussage über die Dauerhaftigkeit der Befestigung zulässt.

Bei unbefestigten oder wassergebundenen Flächen, die in Zeuthen im Bereich der Gehwege sehr häufig vorkommen, wird lediglich die allgemeine Unebenheit als Zustandskriterium zur Bewertung herangezogen. Ein Substanzwert wird nicht ermittelt. Der Gesamtwert ist somit identisch mit dem erfassten Zustandswert für die allgemeinen Unebenheiten.

Nach der Zustandserfassung wurden die Daten ausgewertet, die Gebrauchs-, Substanz- und Gesamtwerte entsprechend den o.g. Regelwerken errechnet und die Zuweisung zu den jeweiligen Zustandsklassen vorgenommen.

Für die Bestimmung von kurzfristigen Maßnahmen oder auch für die Gewichtung nach verschiedenen nutzungsorientierten Kriterien ist daher der Gebrauchswert ausschlaggebend. Für die Erhaltungsplanung wird eher der Substanzwert einer Fläche herangezogen.

Die in der folgenden Abbildung 2 dargestellten Zustandsklassen leiten sich wiederum aus dem Gesamtwert ab. Der Wertebereich wird zwischen 1 und 5 in Intervallen von 0,5 aufgeteilt, so dass 8 Zustandsklassen zwischen 1 und 8 entstehen.

Zustandsklasse	Wertebereich	Gebrauchsfähigkeit	Unterhaltungsaufwand	Farbe
1	< 1,5	sehr gut	neuwertig	blau
2	≥ 1,5 bis < 2,0	gut	normal	grün
3	≥ 2,0 bis < 2,5	gut	normal	grün
4	≥ 2,5 bis < 3,0	mittelmäßig	normal	grün
5	≥ 3,0 bis < 3,5	mittelmäßig	erhöht	grün
6	≥ 3,5 bis < 4,0	schlecht	erhöht	gelb
7	≥ 4,0 bis < 4,5	schlecht	stark erhöht	gelb
8	≥ 4,5	sehr schlecht	stark erhöht	rot

Abb. 2: Ableitung und Bedeutung der Zustandsklassen gemäß FGSV

Da sich der Gehwegbestand seit dem Jahr 2015 durch Baumaßnahmen und auch durch die praktische Nutzung verändert hat, wurde in diesem Jahr der Bestand an Gehwegen weiter untersucht. Dabei sind alle Straßen mit Mischverkehrsflächen aus dem Gehwegbestand herausgenommen worden. Seitenräume auf denen ausschließlich Gras wächst und keine Nutzung durch Fußgänger oder Radfahrer erkennbar ist, werden nicht mehr als Gehwege angesehen. Als Gehwege wurden nur noch solche Nebenflächen betrachtet, die durch einen Hochbord von der Fahrbahn getrennt sind und eine Mindestbreite von 1,00 m haben. Wenn im Einzelfall Gehwegflächen mit geringerer Breite erfasst wurden, dann nur deshalb, weil die genutzte Breite (z.B. bei Trampelpfaden) so gering ist, die zur Verfügung stehende Mindestbreite von 1,00 m jedoch vorhanden ist (Ausbau ist möglich).

Es ist wenig sinnvoll, die Verkehrssicherheit von Flächen gewährleisten zu wollen, wenn sie offensichtlich nicht als Verkehrsfläche genutzt werden und den Verkehrsteilnehmern auch nicht als solche erkennbar sind.

### 3. Zustandserfassung im Jahr 2015

Insgesamt teilten sich 2015 die Flächen nach Zustandsklassen in Zeuthen wie folgt auf:

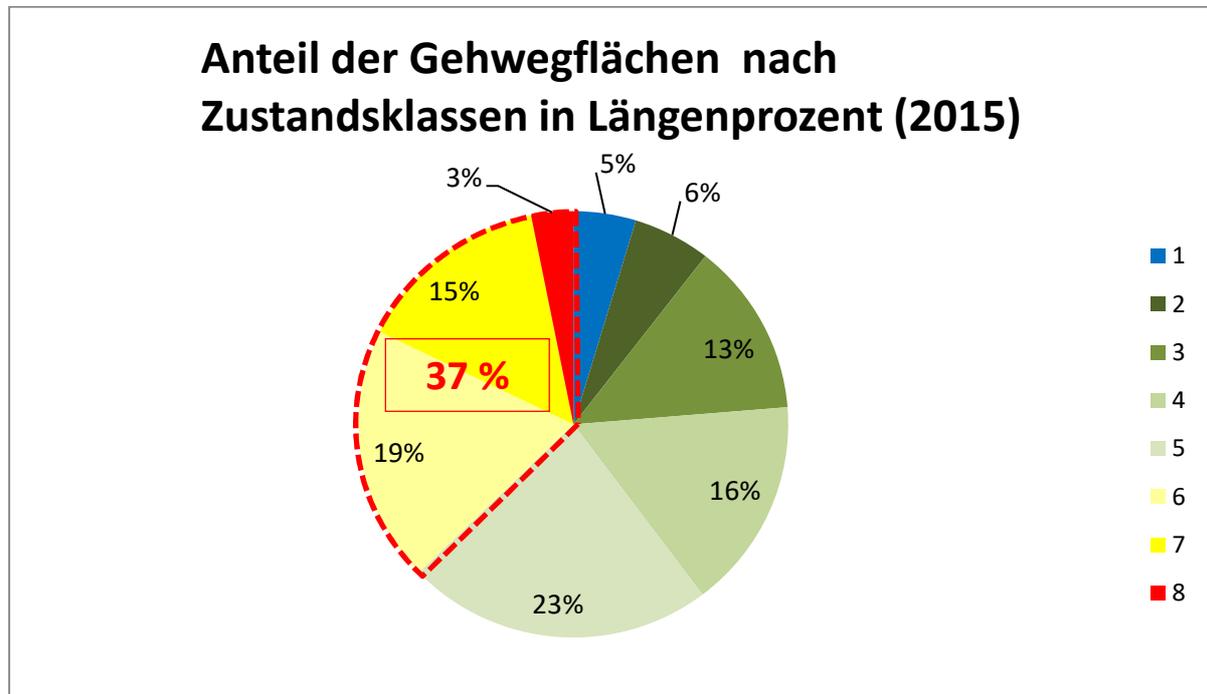


Abb. 3: Gehwege nach Flächenanteil der Zustandsklassen (Gesamtwert gemäß FGSV) – Stand 2015

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

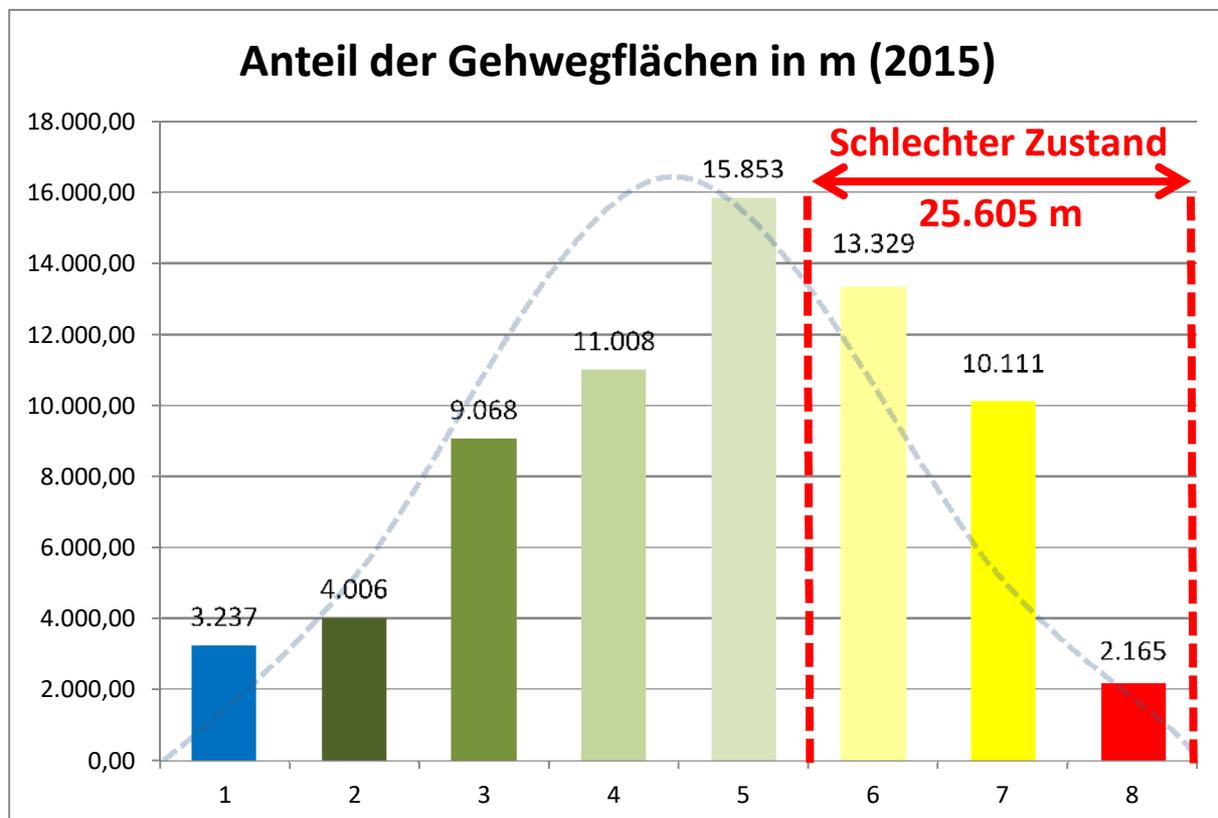


Abb. 4: Gehwege nach Flächenanteil der Zustandsklassen (Gesamtwert gemäß FGSV) – Stand 2015

Die in Abb. 4 dargestellte Normalkurve für Zustandsdaten zeigt ein leichtes Übergewicht an schlechten Zustandswerten der Gehwegflächen an. Das deutet darauf hin, dass es im Jahr 2015 einen Investitionsrückstau gab.

Offenbar gab es aber in der unmittelbaren Vergangenheit des Jahres 2015 etliche Neubaumaßnahmen im Bereich der Gehwege, was durch den relativ hohen Anteil an sehr guten Gehwegen erkennbar ist. Denn Gehwege mit einer Zustandsklasse 1 können noch nicht sehr alt gewesen sein.

## 4. Zustandserfassung im Jahr 2021

Die Gehwegzustandserfassung wurde nach denselben Kriterien und mit derselben Methodik, wie im Jahr 2015 durchgeführt. Das macht die Ergebnisse sehr gut miteinander vergleichbar.

Insgesamt teilten sich 2021 die Flächen nach Zustandsklassen in Zeuthen wie folgt auf:

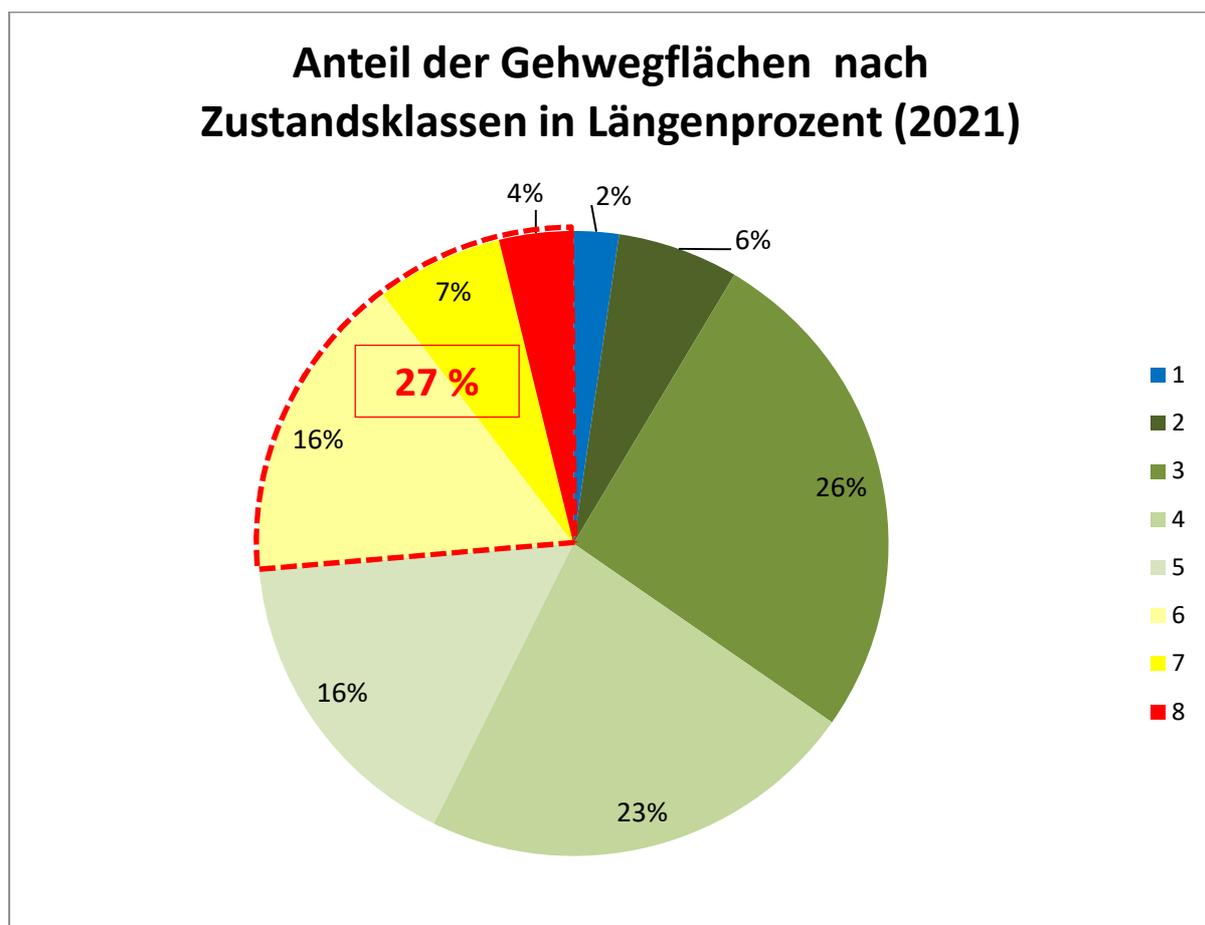


Abb. 5: Gehwege nach Flächenanteil der Zustandsklassen (Gesamtwert gemäß FGSV) – Stand 2021

Im Vergleich zum Jahr 2015 ist der Anteil der schlechten Gehwege insgesamt um ca. 10 % auf ca. 27 % zurückgegangen. Dies ist umso beeindruckender, als sich die Länge des Gehwegnetzes von 68.777 m auf 81.112 m vergrößert hat.

Es gibt allerdings auch etliche Straßen, bei denen seit 2015 kein Gehweg mehr vorhanden ist, weil inzwischen Mischverkehrsflächen gebaut wurden. Die Situation für die Fußgänger hat sich in diesem Bereich dennoch verbessert, weil die Fahrbahnen, die nun auch von den Fußgängern genutzt werden, einen sehr guten Zustand haben. Statistisch macht sich dies nur insofern bemerkbar, dass schlechte Bereiche entfallen sind.

An wenigen Straßen ist im Vergleich zu 2015 kein Gehweg mehr erfasst worden, weil die Seitenflächen schlicht nicht mehr als Gehweg erkennbar sind und von Fußgängern nicht genutzt werden. Gehwege wurden bei solchen Flächen in der Regel nur noch dort erfasst, wo ein Hochbord zwischen Fahrbahn und Nebenanlage vorhanden und die Nebenfläche mindestens 1,00 m breit ist. Das sind zumeist Gehwege mit sehr schlechten Zustandswerten.

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

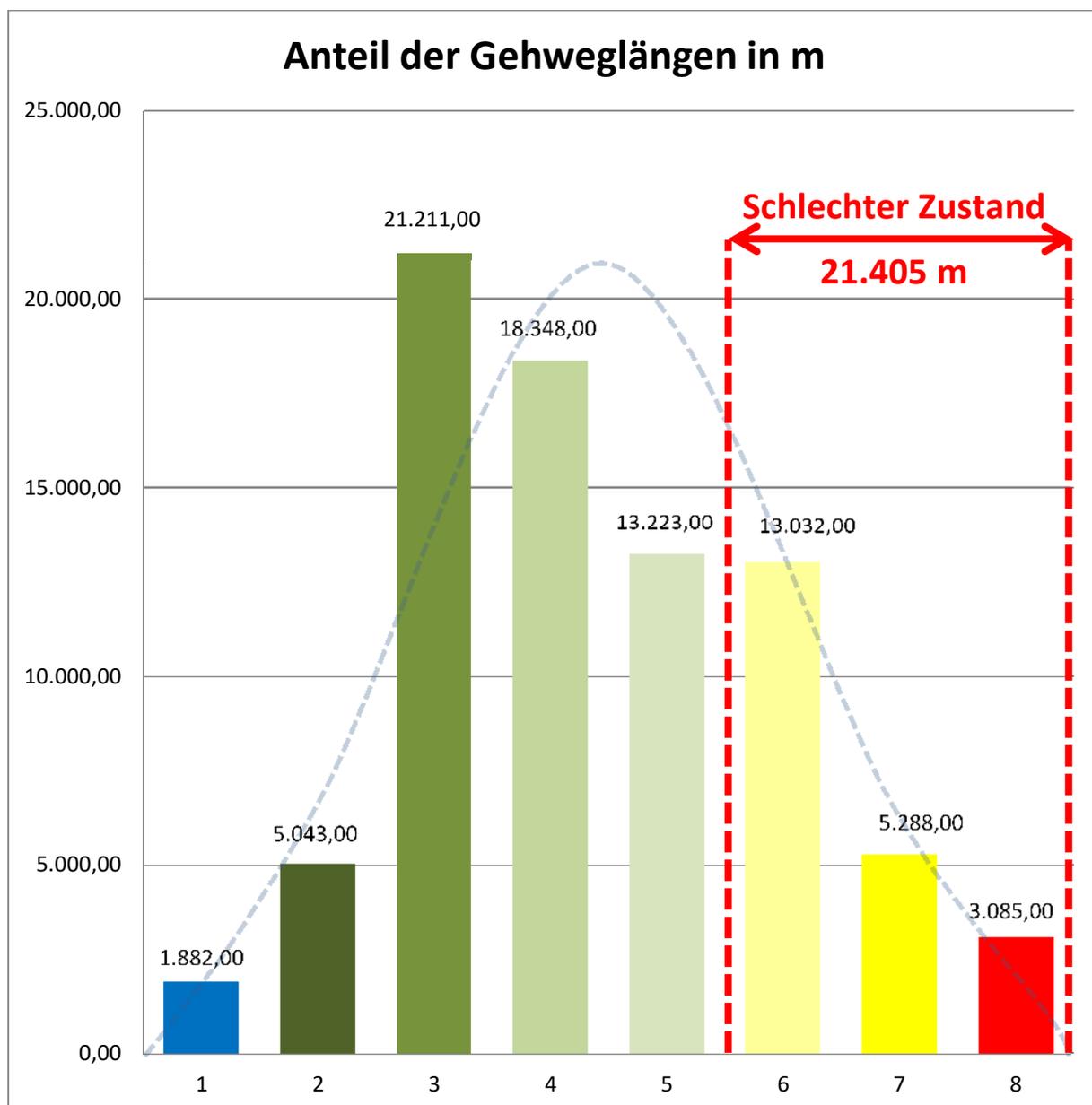


Abb. 6: Gehwege nach Flächenanteil der Zustandsklassen (Gesamtwert gemäß FGSV) – Stand 2021

Im Vergleich zu 2015 hat sich die Gesamtsituation deutlich verbessert. Es gibt zwar nach wie vor sehr schlechte Gehwege, deren Anteil prozentual und absolut sogar gewachsen ist. Doch abgesehen davon sind die Gehwege in der Gesamtbetrachtung 2021 in einem wesentlich besseren Zustand, als noch vor wenigen Jahren.

Auf den ersten Blick ist es vielleicht verwunderlich, warum bei so viel Verbesserungen nicht auch die Gehwege mit einer Zustandsklasse 1 mehr geworden sind. Die hat mit der Art der Sanierung zu tun, denn viele Gehwege wurden wegen des hohen Baumbestandes mit einer wassergebunden Befestigung ausgebaut. Diese Befestigungsart kann in der Regel nur für kurze Zeit die Ebenheitswerte erreichen, die für die Zustandsklasse 1 notwendig sind. Deshalb befinden sich diese Flächen zu großen Teilen im Bereich der Zustandsklassen 3 und 4.

Im Jahr 2015 wurden die Datenerhebungen lediglich auf der Basis von Gehweglängen ausgewertet, weil andere Daten nicht brauchbar vorlagen. Bei der Datenerfassung im Jahr 2021 wurden zusätzlich zu den Zustandswerten auch die Breiten der Gehwege mit aufgenommen. Dadurch ist nun auch eine flächenbasierte Auswertung der Zustandsdaten möglich.

Eine Darstellung der Gehwegflächen nach Zustandsklassen in m<sup>2</sup> sieht wie folgt aus:

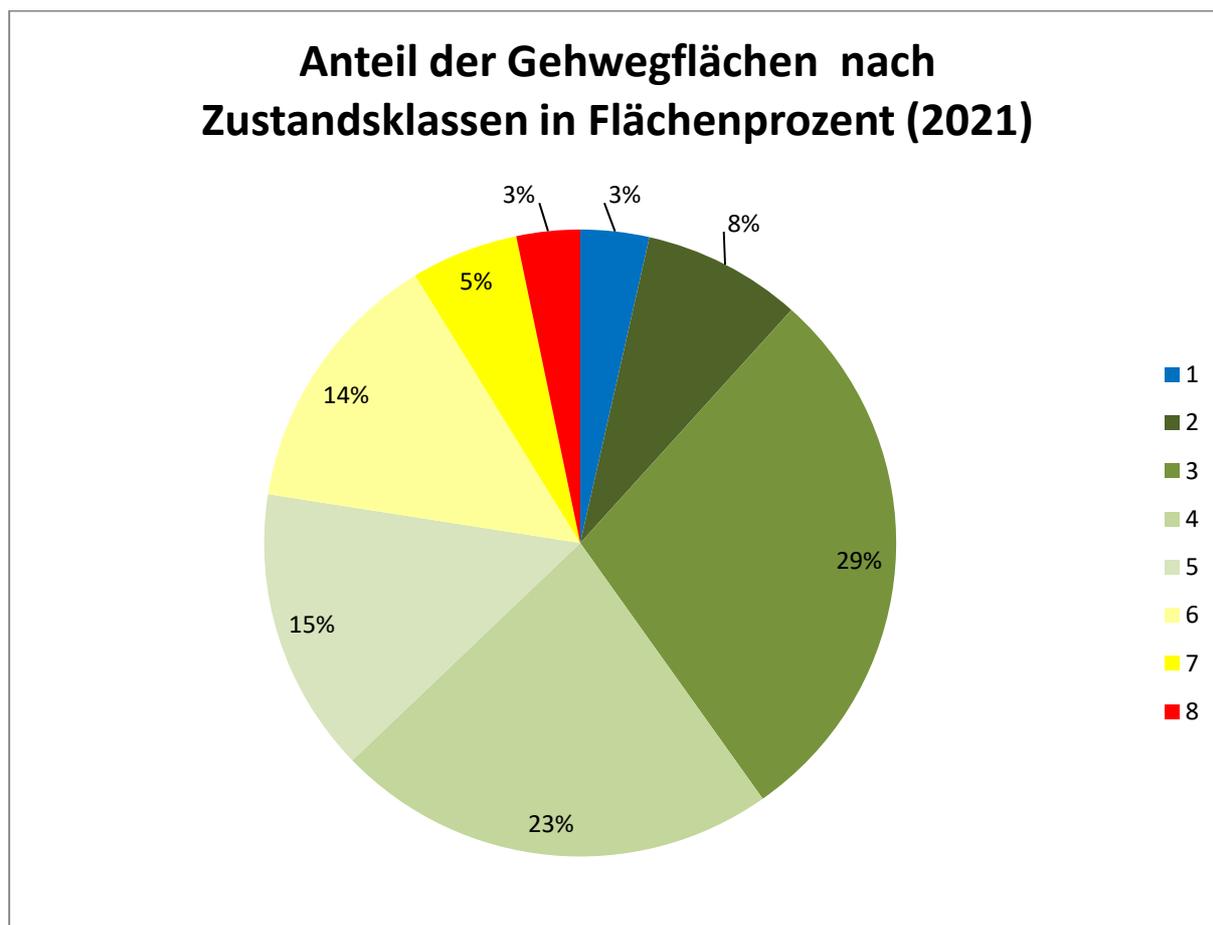


Abb. 7: Gehwege nach Flächenanteil der Zustandsklassen (Gesamtwert gemäß FGSV) – Stand 2021

Ein Vergleich der Anteile in Längen- und Flächenprozent ergibt keine großen Differenzen, was zunächst deutlich macht, dass eine Auswertung nach Längenprozent, wie das in 2015

gemacht wurde, vollkommen ausreichend ist. Andererseits fällt auf, dass die geringen Abweichungen die Beobachtungen widerspiegeln, dass die schlechten Gehwege häufig eher Trampelpfade mit geringer Breite sind, während die guten Gehwege mindestens 1,20 m breit sind.

Der Gehwegzustand hat sich in den letzten Jahren von dem Gesamtwert 3,0 auf 2,6 verbessert (Zustandsklasse 5 auf Zustandsklasse 4).

Zustandsklasse	Wertebereich	Gebrauchsfähigkeit	Unterhaltungsaufwand	Farbe
1	< 1,5	sehr gut	neuwertig	blau
2	≥ 1,5 bis < 2,0	gut	normal	grün
3	≥ 2,0 bis < 2,5	<b>Durchschnittsnote 2,60</b>		grün
4	≥ 2,5 bis < 3,0	mittelmäßig	normal	grün
5	≥ 3,0 bis < 3,5	mittelmäßig	erhöht	grün
6	≥ 3,5 bis < 4,0	schlecht	erhöht	gelb
7	≥ 4,0 bis < 4,5	schlecht	stark erhöht	gelb
8	≥ 4,5	sehr schlecht	stark erhöht	rot

Abb. 8: Durchschnittliche Zustandswerte gemäß FGSV in den Jahren 2015 und 2021

Die beiden durchschnittlichen Zustandswerte sind durch die beiden gestrichelten Linien erkennbar:

**Rot:** Durchschnittlicher Zustand im Jahr 2015

**Blau:** Durchschnittlicher Zustand im Jahr 2021

Die Verbesserung ist durch den blauen Pfeil am Rand angezeigt.

Um die räumliche Verteilung der Zustandswerte visuell nachvollziehen zu können, wurde eine Übersichtgrafik erstellt (Abb. 9). In dieser Grafik ist gut zu erkennen, wo sich die guten Gehwegflächen befinden und wo der Zustand eher schlechter ist.

Eine Übersicht zu den Gehwegflächen nach Zustandsklassen in grafischer Darstellung:

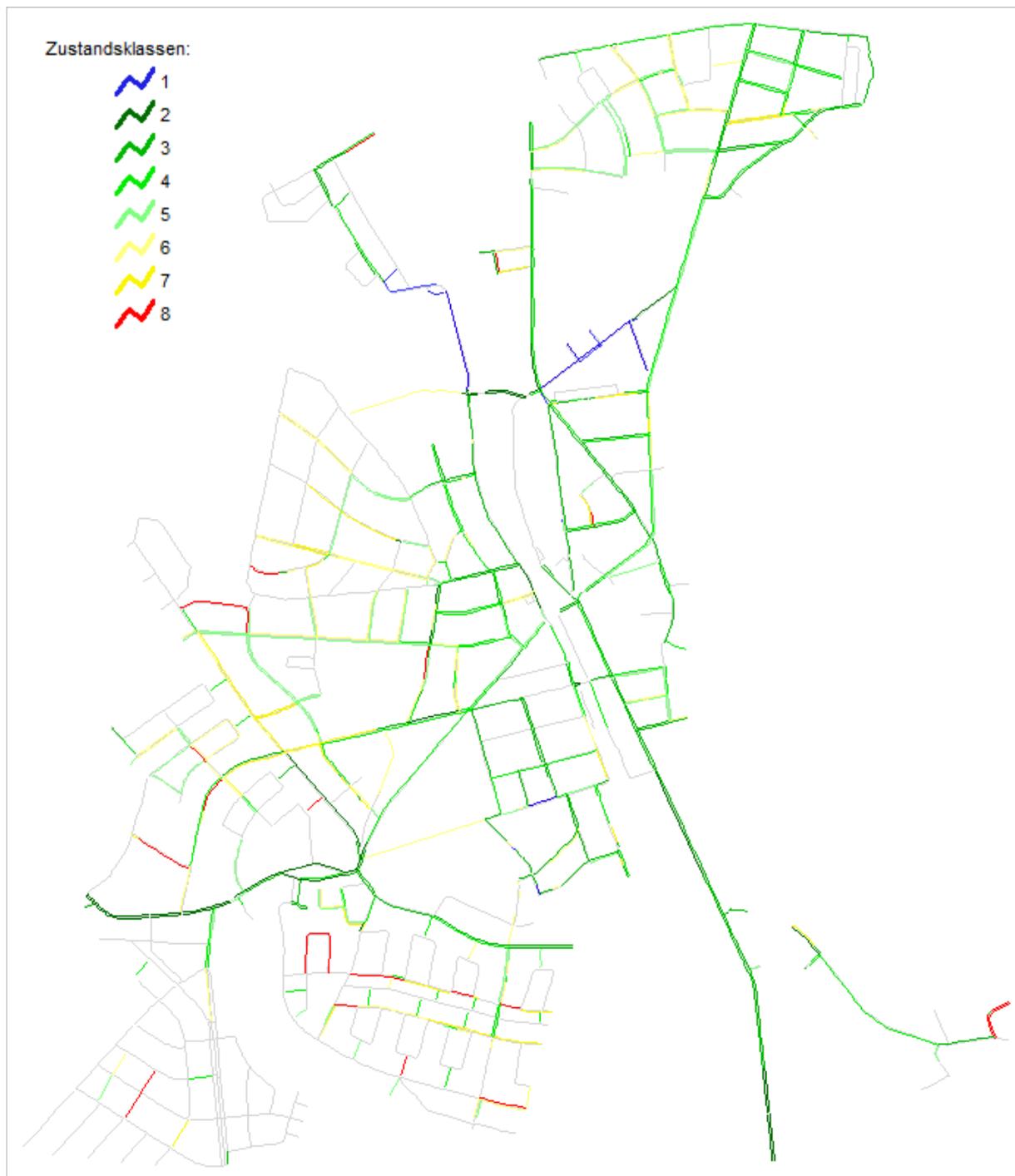


Abb. 9: Vorhandener Gehwegzustand (Stand: Okt. 2021)

## 5. Gefahrenstellen im Jahr 2021

In den Jahren zwischen 2015 und 2020 wurden regelmäßig Gehwegkontrollen durchgeführt.

Im Jahr 2020 gab es noch 56 vorhandenen Schadstellen aus dem Jahr 2019, andererseits sind 64 neue Schäden im Jahr 2020 hinzugekommen, das sind insgesamt 120 Gefahrenstellen.

Die Ergebnisse des letzten Jahres (2020) sind in der folgenden Grafik dargestellt:

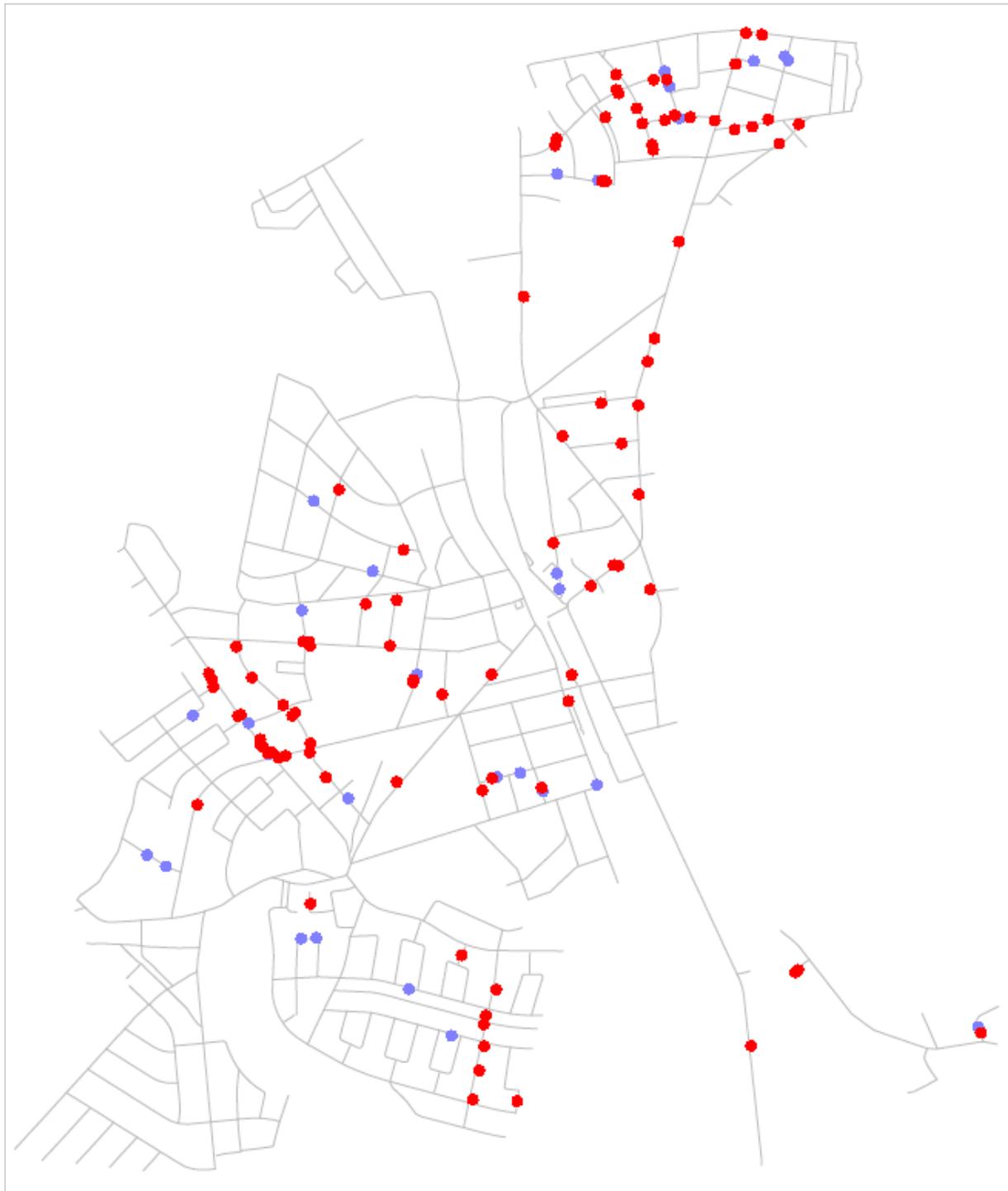


Abb. 10: Vorhandene Gehwegschäden (Stand: Jul. 2020) blau: behoben seit 2019; rot: vorhanden in 2020

Wie in jedem Jahr wurden auch 2021 die Gehwege auf die Gefahrstellen hin untersucht. Dabei wurden alle Gehwege betrachtet, für die auch eine Zustandserfassung durchgeführt wurde.

Das Ergebnis der diesjährigen Kontrolle (2021) ist in der folgenden Grafik zusammengefasst:

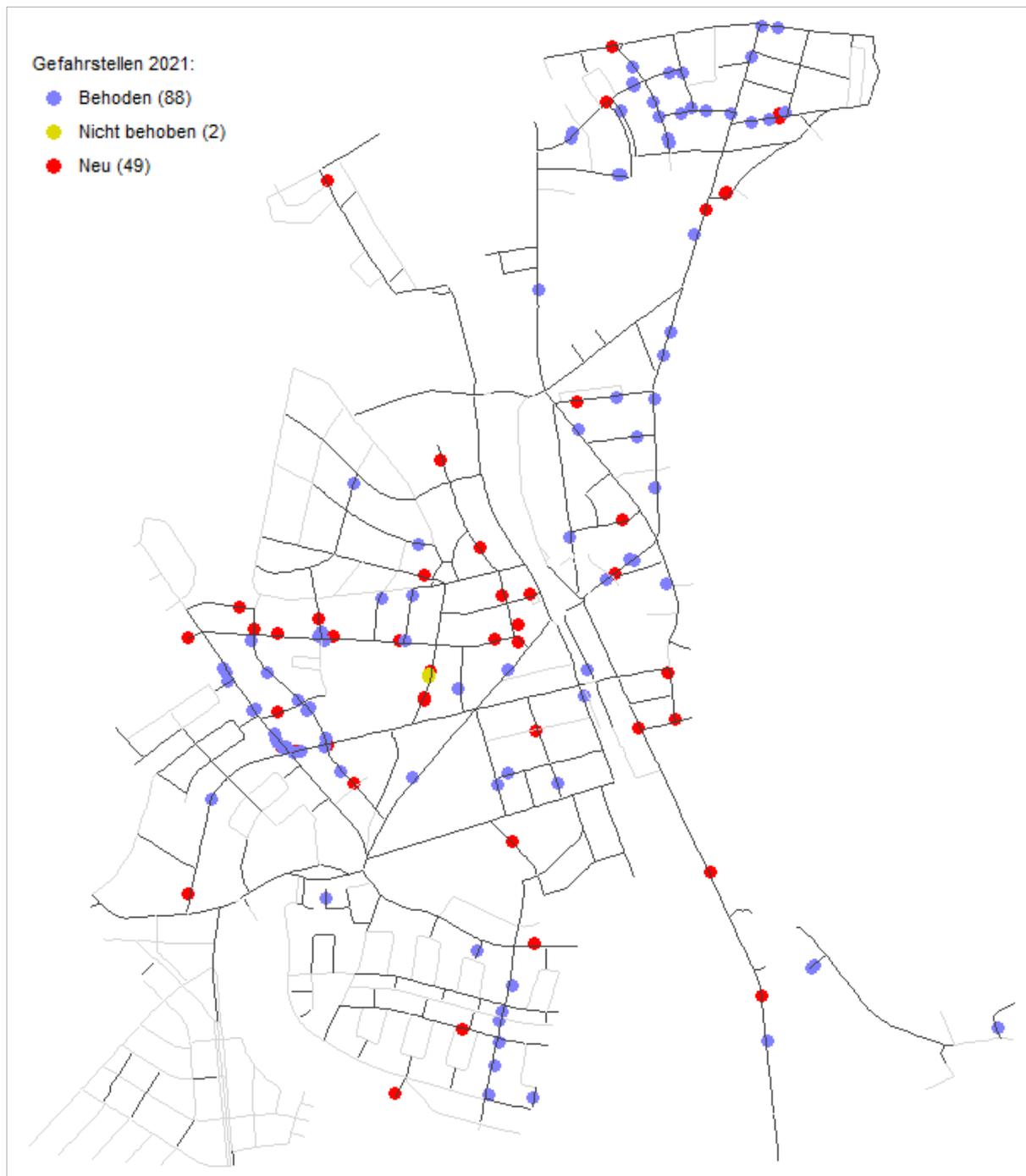


Abb. 11: Vorhandene Gehwegschäden (Stand: Okt. 2021) blau: behoben seit 2020; rot und gelb: vorhanden in 2021

Im Vergleich zur Gehwegkontrolle im Jahr 2020 (s. Abb. 9) ist die Anzahl der vorhandenen Gefahrstellen im Jahr 2021 wieder geringer geworden. Mit den bereits vorhandenen und nicht behobenen 2 Schäden gibt es 51 Gefahrstellen in 2021 auf den Gehwegen in Zeuthen. Dies verdeutlicht ein Vergleich dieser beiden Grafiken sehr gut.

Eine genaue Übersicht zu den derzeit vorhandenen 51 Gefahrstellen ist der aktuellen Einzelschadensliste (s. Anlage) zu entnehmen.

## 6. Betrachtung der einzelnen Wohnbereiche

### 6.1. Miersdorfer Werder (östl. Seeseite)

In der Kurt-Hoffmann-Straße traten immer wieder einige Wurzelschäden auf, die durch Angleichen mit verdichtungsfähigem Material ohne Bindemittel behoben wurden. Nun sind die Gehwege der Kurt-Hoffmann-Straße mit einem Sand-Splitt-Gemisch saniert worden und somit gut begehbar. Vor dem Eckgrundstück Fährstraße/Kurt-Hoffmann-Straße wurde ein neuer, gepflasterter Gehweg angelegt.



Abb. 12: Sanierte Gehwege in der Kurt-Hoffmann-Straße

### 6.2. Friedenstraße (Südseite)

Der Gehweg entlang der Friedenstraße ist in einem relativ guten Zustand, da er vor einigen Jahren erneuert wurde. Hier gibt es aber bereits 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 jährliche Überprüfung anzuraten.



Abb. 13: Gehweg in der Friedenstraße

## 6.1. 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. Viele Schäden sind aber hinzugekommen und der allgemeine Zustand einiger Gehwege in diesem Viertel ist sehr schlecht. Daher wird eine jährliche Überprüfung der Verkehrssicherheit empfohlen.

Auch im Bereich der Fläming-, Prignitz- und Spreewaldstraße sind einzelne Schäden hinzugekommen. Viele bestehende Schäden sind inzwischen behoben, indem die Gehwege mit einem Sand-Splitt-Gemisch saniert wurden. Dies stellt eine sehr gute Lösung dar und macht die Gehwege wieder gut nutzbar.

Die befestigten Gehwege der Havellandstraße zwischen Flämingstraße und Seestraße sind beidseitig mit sehr schlechtem Betonplattenbelag ausgestattet. Hier wird eine Sanierung dringend empfohlen.

In der Niederlausitzstraße sind die Gehwege größtenteils saniert worden, auf einer Seite mit einem Plattenbelag, auf der anderen Seite mit einem Sand-Splitt-Gemisch.

Die Gehwege in der Starnberger-, Augsburg-, Nürnberger- und Regensburger Straße sind schlecht begehbar, da sie unbefestigt sind und viele Wurzeln und Grasbewuchs aufweisen.



Abb. 14: Schlechter Zustand des Betonplattenbelages in der Havellandstraße

## 6.2. Zentrum Zeuthen

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

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.14). Eine Sanierung wird dringend empfohlen.



Abb. 15: 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.

Im Straßenzug Lindenallee/Fontaneallee entlang der L 401 ist der Gehweg in einem sehr guten Zustand. Auf dem Geh- und Radweg können bei der Begegnung von Radfahrern und Fußgängern allerdings Konflikte entstehen, da der Weg mit circa 2,00 m Breite relativ schmal ist und man an manchen Stellen zusätzlich nicht beschnittenen Hecken ausweichen muss.

### 6.3. Zeuthener Winkel

Gehwege gibt es 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 viel Fugengras auf. Nach Süden hin geht der Gehweg in einen Geh-/Radweg über und ist an die Friesenstraße angebunden.



Abb. 16: Gehwege in der Otto-Nagel-Allee



Abb. 17: Geh-/Radweg in der Otto-Nagel-Allee in Richtung Friesenstraße

## 6.4. Siedlung Am Heideberg

In der Parkstraße sind vereinzelt neue Schäden im Bereich der Gehwege hinzugekommen. Die Gehwege in der Ebereschentallee 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.



Abb. 18: Sanierte Gehwege in der Bremer Straße

In der Teltower Straße ist der Gehweg mit den alten Betonplatten in einem sehr schlechten Zustand.

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.



Abb. 19: Die Teichstraße als Mischverkehrsfläche

## 6.5. 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 wurden Gehwege nur noch auf eine Seite als solche betrachtet.

In den nördlichen Abschnitten der Waldpromenade ist der Gehweg unbefestigt und deshalb insbesondere zwischen der Forstallee und der Parkstraße schwierig zu begehen. Hier muss den Kanten an den befestigten Zufahrten besondere Beachtung geschenkt werden. Im südlichen Teil ist ein einseitiger sehr guter Gehweg vorhanden.

Die Gehwege in der Weichselstraße sind zu einem großen Teil in einem sehr schlechten Zustand (s. Abb. 19). Hier wurde schon viel ausgebessert. Eine vollständige Sanierung der Gehwege wird daher dringend empfohlen.

In der Mittelpromenade sind die Schäden behoben worden. Die Forstallee weist einzelne neue Gehwegschäden auf. Der einseitige Plattenbelag befindet sich in einem relativ schlechten Zustand (Abb. 20). In der Birkenstraße existiert ein einseitiger Gehweg. Dieser ist aber in einem sehr schlechten Zustand und eine Nutzung als Gehweg ist nicht erkennbar.



Abb. 20: Sehr schlechter Gehwegzustand in der Weichselstraße



Abb. 21: Schadhafter Gehweg in der Forstallee

## 6.6. 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.

Der einseitige Gehweg in der Friesenstraße ist in einem sehr guten Zustand ohne Mängel. Die Gehwege im Forstweg sind ausgebessert, profiliert und mit einem Sand-Splitt-Gemisch befestigt worden. Der schon oft ausgebesserte, asphaltierte Gehweg in der Bahnstraße ist in einem schlechten Zustand. Eine grundlegende Sanierung wird dringend empfohlen.

Die Gehwege östlich der Bahnanlagen in der Ahornallee, Kastanienallee, Platanenallee sowie in der Dorfauwe weisen immer wieder einmal Problemstellen wegen der Bäume auf. 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 genutzt wird.



Abb. 22: Sehr schlechter Gehwegzustand in der Bahnstraße

## 6.7. Flussviertel

Die Gehwege der Spreestraße sind unbefestigt und es ist nicht immer erkennbar, ob sie als Gehwege genutzt werden (Abb. 22). 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.



Abb. 23: 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 (Abb. 23). Der Gehweg in der Elbestraße ist mit großen, schadhaften Betonplatten befestigt. Diese Schäden lassen sich nur sehr aufwändig beheben. Die Gehwege der Donaustraße sind abwechselnd unbefestigt oder mit Plattenbelag versehen.



Abb. 24: Wassergebundener Gehwegbelag in der Oderstraße

## 6.8. 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 kleine Mängel auf, wie leicht herausstehende Steine, Wölbungen und Setzungen in den Randbereichen. Diese stellen für die Nutzung und Sicherheit noch keine Einschränkungen dar, sollten aber gut beobachtet werden, da dieser Abschnitt insbesondere von Fahrradfahrern häufig genutzt wird.



Abb. 25: Gehweg entlang der Miersdorfer Chaussee zwischen Bahnhofsviertel und Dorfstraße

## 6.9. Siedlung Am Falkenhorst

Da nun auch neben der Westpromenade die Straßen Am Hochwald, Narzissenallee, Jasminweg und Am Fliederbusch als Mischverkehrsflächen neu gebaut wurden, sind hier keine Gehwege mehr vorhanden. 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 Gehwege, die wassergebunden befestigt wurden und deshalb einen guten Zustand aufweisen.

## 6.10. Hochland-Siedlung

In der Hochland-Siedlung sind vereinzelt Schäden vorhanden, die zu beheben sind.

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. In der Großen Zeuthener Allee sind im Vergleich zum Vorjahr viele Schäden beseitigt worden hinzugekommen.

Die Ringstraßen haben Mischverkehrsflächen, in denen kein Gehweg existiert. Nur in der Rüsternallee (Ring) existiert noch ein einseitiger Gehweg, der in einem sehr schlechten Zustand ist. Dieser Gehweg scheint aber nicht oft genutzt zu werden.

Die Straße der Freiheit ist neuwertig, der Gehweg in einem einwandfreien Zustand. Pflasterhebungen sind nirgends zu erkennen und da an dieser Straße lediglich kleinere

Bäume stehen, sind hier vorläufig wegen Wurzelhebungen keine Schäden zu erwarten. Im südlichen Teil der Siedlung ist die Straße Am Kurpark und Am Pulverberg erneuert worden. Hier sind keine Gehwege mehr vorhanden.

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.



Abb. 26: Aktuelle Gehwegsituation in der Großen Zeuthener Allee



Abb. 27: Schlecht nutzbare Gehwege „An der Korsopromenade“

## 7. Zusammenfassung

### 7.1. Gehwegzustand

Es ist mit der Untersuchung aus dem Jahr 2015 nachgewiesen worden, dass sich die Qualität der Gehwege in einem insgesamt nicht befriedigenden Zustand befand. Diese Situation hat sich seit dem kontinuierlich und deutlich verbessert. Es wurde vor fünf Jahren damit begonnen, Sanierungsmaßnahmen großflächiger 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.

Es konnte 2021 beobachtet werden, dass die Reparatur von Einzelschäden relativ zeitnah erfolgt und so die Gefahrenstellen auf ein normales Minimum reduziert worden sind.



Abb. 28: Unbefestigter Gehweg im Seitenraum einer Straße mit einer Fahrbahn aus Naturstein-Großpflaster

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. Hier sind die neu gebauten Straßen wie Waldstraße, Kurze Straße, ein Teil der Potsdamer Straße, die Teichstraße aber auch Am Pulverberg und Am Kurpark zu nennen. 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. 29: 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 Griffigkeit 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.

## 7.2. 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.



Abb. 30: Beispielhafte Abbildung von Gehwegschäden durch Baumwurzeln

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).

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. 31: Unbefestigte Gehwege mit altem Baumbestand

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

Manche Unebenheiten können sich sehr schnell zu Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer entwickeln. Eine barrierefreie Nutzung der 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.



Abb. 32: Unbefestigte Seitenräume von Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen genutzt

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.

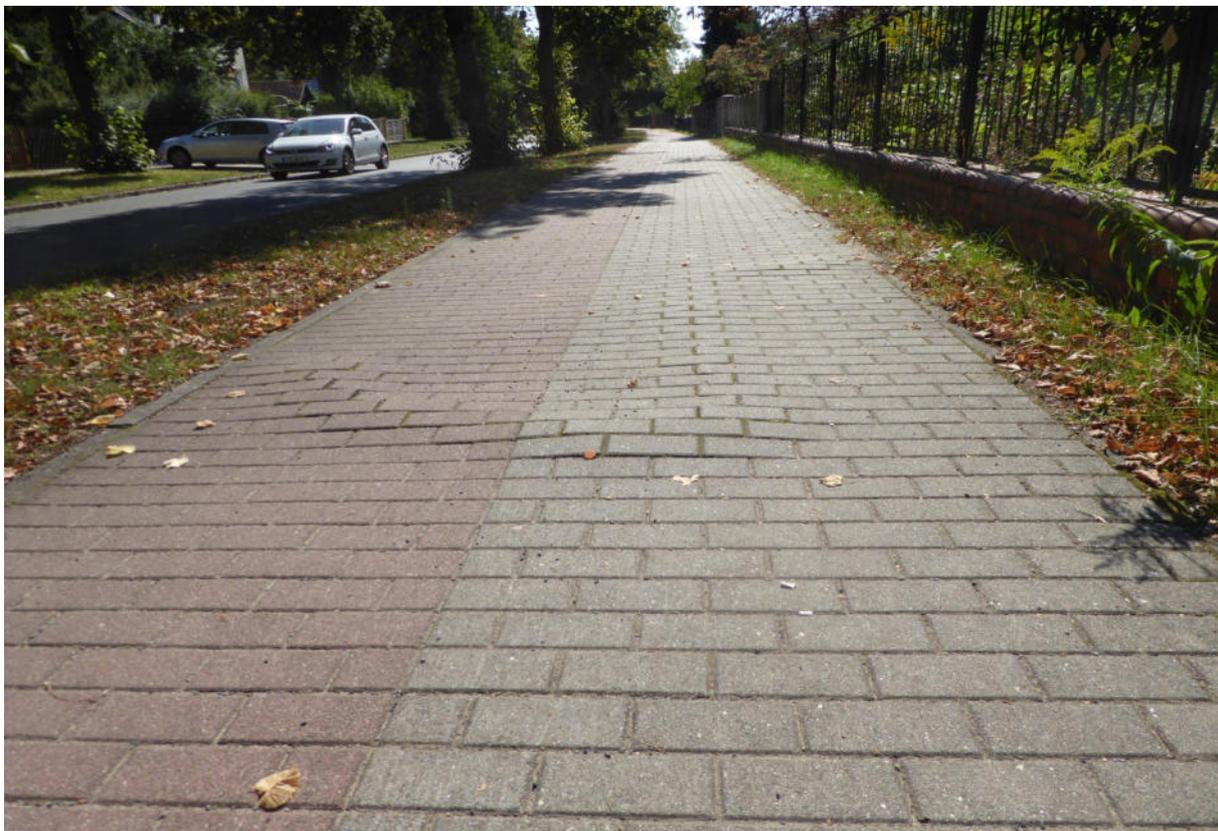


Abb. 33: Pflasterhebungen durch Baumwurzeln in der Schillerstraße

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.



Abb. 34: Behinderungen auf unbefestigten Gehwegen durch Baumwurzeln

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.



Abb. 35: Höhenversätze an Übergängen zu Grundstückszufahrten von mehreren Zentimetern

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

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



Abb. 36: 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 zwei Jahren weniger geworden.



Abb. 37: Abrieb im Gehwegbereich bei ausbessertem 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 Einbauten.

### 7.3. Gehwegsanierung ohne investive Finanzmittel

Die derzeitige Lösung der Gemeindeverwaltung in Bezug auf die Instandhaltung und Sanierung von Gehwegen besteht bei kleineren Schädstellen 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. 38: 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.

Ein Beispiel dafür ist die Birkenallee:

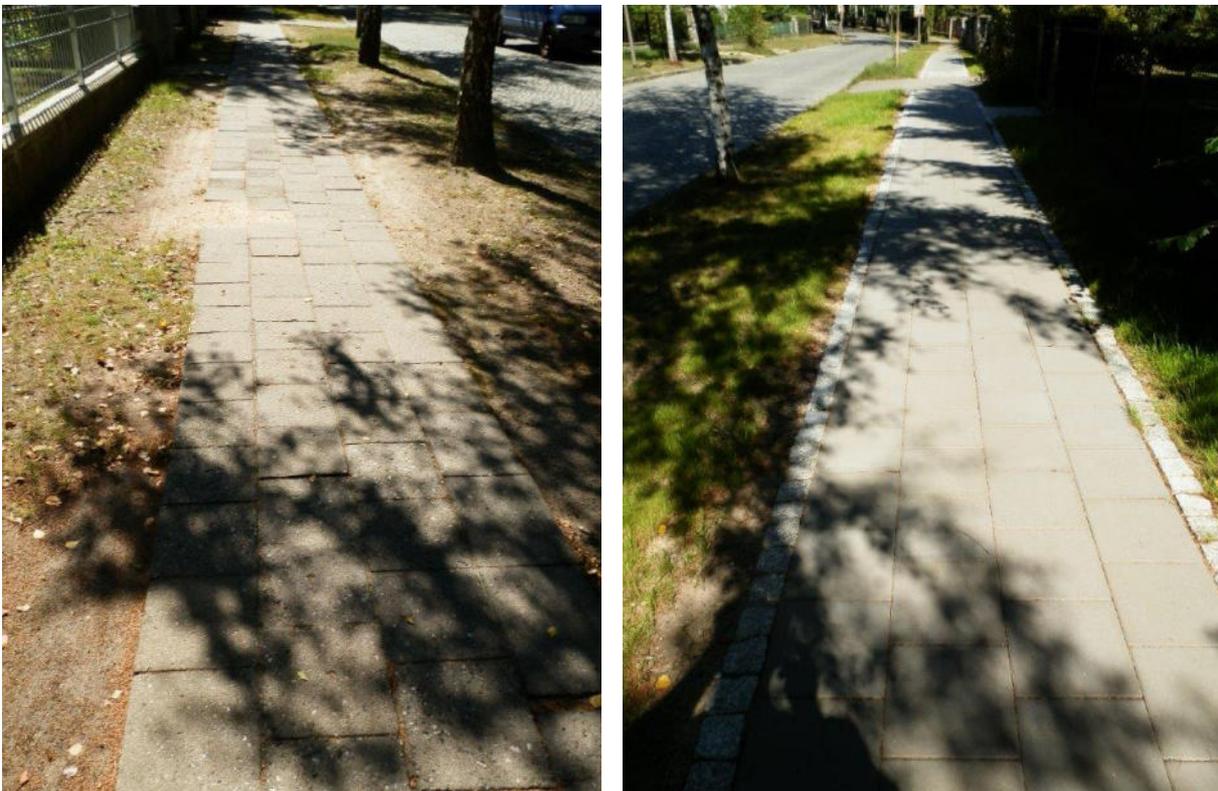


Abb. 39: Alte Gehwegbefestigung (links) und neue Gehwegbefestigung nach abschnittweiser Erneuerung (rechts)

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 Pflasterseine auf einem größeren Abschnitt ausgetauscht werden müssten.



Abb. 40: 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.

## 8. 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 Baumbestand führt immer wieder zu kontroversen Standpunkten und Diskussionen.

Es sollte weiterhin auf ein Straßen- und Gehwegeausbaukonzept hingearbeitet werden, auf der in den nächsten Jahren und Jahrzehnten die Situation der Fußgänger und auch der Radfahrer verbessert werden kann.

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 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 dazu bei.

Der Rückblick auf die Ergebnisse der Anstrengungen der letzten Jahre lässt jedenfalls zuversichtlich nach vorn sehen: Es wurde in kurzer Zeit sehr viel für die Verbesserung des Fußverkehrs getan.

Dipl.-Ing. (FH) Joachim Hamann

Neuenhagen, 18.10.2021

## 9. Anlage: Einzelschadensliste