

Blitzlicht-Fußverkehrscheck⁽¹⁾: Von (anderen) Städten lernen.

Checkliste im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammen gestellt.

Neumünster: Großflecken

- (1) Großflecken ist in der Innenstadt von Neumünster mit ca. 8000 Kfz/Tag ein zentraler Straßenzug und gleichzeitig der Marktplatz. Man sieht es ihm an, dass die Stadt sich sehr dafür eingesetzt hat, ihn verkehrsberuhigt zu gestalten und die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger einzubeziehen.
- (2) Die Abbiegefahrspur aus der Pionier Straße (östlich) vor dem Rathaus ist als Platzeinfahrt gepflastert, um den Fahrzeugführern bereits hier zu signalisieren, dass in Großflecken eine verminderte Geschwindigkeit erwartet wird.
- (3) Desgleichen, wenn man aus der Straße Haart aus dem Süden auf Großflecken zufährt. Dies sind vorbildliche Maßnahmen zur Entschleunigung des MIV hin zu einem Straßenabschnitt, der zwar keine Regelung mit geringerer Höchstgeschwindigkeit enthält, indem aber dennoch ein angepasstes Fahrverhalten erwartet wird.
- (4) Offensichtlich etwas gewöhnungsbedürftig sind die gleiche Pflasterung und Farbgebung des Radweges links und des Gehweges rechts. Aber bei einem Tausch funktioniert auch das.
- (5) Vorbildlich die Überfahrt des Gehweges an einer ehemaligen Ausfahrt aus dem Rathaus: Geh- und Radweg wurden durchgeführt, sogar mit quer liegenden Pflastersteinen. Die Ausfahrt ist zudem nicht konisch aufgeweitet, so dass hier insgesamt klar ist, wer Vorrang hat.

Etwas problematisch, aber nicht von großer Bedeutung dürfte sein, dass die Radweg-Gehweg-Trennung nicht durchgeführt wurde.

Vom Rathaus zum Hauptbahnhof



- (6) Gleich nach der südlichen Einbiegung in den zweispurigen Straßenzug Großflecken befindet sich eine Haltestelle mit Buskap, so dass hier bei Ein- und Aussteigevorgängen hinter dem Bus gewartet werden muss. Wenn es keinen Gegenverkehr gibt, kann an dem Bus vorbei gefahren werden. Eine weitere Entschleunigungsmaßnahme.



- (7) Gleich danach folgt ein kleiner Kreisverkehr mit Überfahrstreifen. Problematisch ist, dass der anschließende Fußgängerbereich auf dem Platz (links im Bild) aus Südost-Richtung dadurch nicht direkt erreichbar ist. Hier fehlen eine Querungsanlagen, so wie sie im aktuellen Regelwerk mit Fußgängerüberwegen empfohlen werden (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006, 4.).



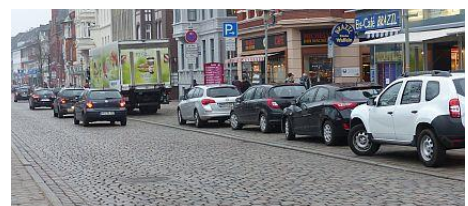
- (8) Die Radabstellanlagen sind geschickt dort untergebracht, wo sie bei eventuellen Fußgängerquerungen nicht im Wege stehen. Aufgrund des vorhandenen Platzes werden an den Haltestellen Wartende nicht durch den Radverkehr behelligt.



- (9) Der Zweirichtungsradweg ist zwar farblich nicht sehr deutlich abgesetzt, durch die Baumreihen, Abstellanlagen und die Möblierung aber gut erkennbar. Die Pflasterung ist derzeit vorbildlich, weil sie keine „freie Fahrt“ signalisiert, sondern den Radweg als Teil einer auch von Fußgängern frequentierten Fläche darstellt. Es wäre bedauerlich, wenn diese Infrastruktur-Aussage bei der geplanten Neupflasterung des Radweges nicht übernommen werden würde.



- (10) Problematisch sind die Querungen vom verkehrsberuhigten Platz zur östlichen Straßenseite. Die Parkstreifen sind voll gestellt, durch den gleichmäßigen Autoverkehrsfluss fehlen Lücken zum Querenden und es gibt keine einzige Querungsanlage.



- (11) Die Querung zum verkehrsberuhigten Bereich in der Straße Fürstthof ist geradezu voll gestellt durch auch an der Platzseite parkende Fahrzeuge (Taxistand), eine Betonbarriere und Möblierung. Hier müsste aufgeräumt und eine Querungsanlage geschaffen werden, zumindest durch Gehwegvorstreckungen über die Breite der Parkstreifen hinaus.



- (12) Die Querungsstelle an der Holstenstraße wird durch die geplante Neugestaltung der Mühlenbrücke und der Teichuferanlagen als städtische West-Ost-Verbindung noch wichtiger. Zumindest an dieser Stelle sollte möglichst auf beiden Straßenseiten ein Fußgängerüberweg geschaffen werden, der an dieser Stelle unbedingt über den Radweg weiter geführt werden muss, so wie es in der Richtlinie empfohlen wird (R-FGÜ, 3.3, (4)).



- (13) Auf der Seite der Holstenstraße müssen die Fahrradständer (links im Bild vor dem Schild) und sonstige Möblierung entfernt und das Tempo-30-Zonen-Schild aus dem Gehwegbereich heraus gerückt werden. Von hier aus sollen die Fußgängerinnen und Fußgänger merken, dass sie auf dem Marktplatz willkommen sind.



- (14) Ein weiterer Übergang ist am Durchgang neben der Alten Post-Passage notwendig. Auch hier sollten die Fahrradbügel und andere Barrieren entfernt werden. Es ist zu prüfen, ob wegen der Einheitlichkeit der Verkehrsregelung nicht an allen fünf Stellen (7),(11),(12),(14) und (17) Fußgängerüberwege sinnvoll sind, zumal sich durch sie kaum etwas für den Autoverkehr ändern würde.



- (15) Es ist üblich und durchaus sinnvoll, an Ausfahrten oder wie hier an Querungsstellen für den Fußverkehr auf den Radverkehr hinzuweisen und diese Markierung auch auf dem Radweg anzubringen.



- (16) Es ist aber nicht einzusehen, warum man an gleicher Stelle den Radfahrenden freie Fahrt signalisiert, obwohl hier mit den Radweg querenden Fußgängern zu rechnen ist. Hier sind aus gleichem Grund auch Fußgänger-Symbole auf dem Fahrstreifen sinnvoll.



- (17) Der Straßenzug und Platz Großflecken endet bzw. beginnt im Norden wiederum mit einem kleinen Kreisverkehr. Auch hier fehlt es an einem Übergang, mindestens in der Wegeführung von der Teichanlage im Westen zum Rencks Park im Osten.



- (18) Die erste vorhandene Querungsanlage am Gänsemarkt wurde nicht untersucht.



- (19) Die Wegweisung für den Fußverkehr ist größer als in vielen anderen Städten, ob sie systematisch das gesamte Wegenetz abdeckt, wurde nicht untersucht.



- (20) Die sich dem Gänsemarkt anschließende Fußgängerzone direkt am Einkaufszentrum entlang zum Hauptbahnhof kann man städtebaulich als nicht besonders gelungen bezeichnen. Obwohl sich die Holsten-Galerie immerhin in der Innenstadt befindet, zeigt sie sich von dieser Seite eher verschlossen.



- (21) Die Straße Kuhberg in Richtung Bahnhof verträgt aufgrund der vorhandenen Breite im Randbereich durchaus einen getrennten Fuß- und Radweg.



- (22) Für Entspannung sorgen die zahlreichen Radabstellflächen zwischen den Pkw-Parkständen. Eine vorbildliche Geschäftsstraßen-Maßnahme. Problematisch ist allerdings dabei, dass es dadurch kaum Querungsmöglichkeiten gibt.



- (23) Problematisch sind auch hier die Übergänge, z.B. an der Furt über die Straße Kuhberg zur Kieler Straße. Auch hier sollten nicht nur die Fußgänger vor den Radfahrenden gewarnt werden, sondern auch umgekehrt. Eine vergleichbare Regelung wie an Fußgängerüberwegen mit durchgezogenen Streifen gibt es derzeit in den Regelwerken noch nicht.



- (24) Dies ist die Fahrradabstell-Situation im Winter auf dem Konrad-Adenauer-Platz vor dem Hauptbahnhof und dem ZOB. Man kann erahnen, wie es hier im Sommer aussehen wird. Es sollte geprüft werden, wo noch Abstellflächen vorhanden sind um die Fußwege zu erhalten.



- (25) Rundumgrün am Konrad-Adenauer-Platz (Grün für Fußgänger in alle Richtungen) ist eine gute Idee, aber nicht unter Einbeziehung vom fahrenden Verkehr, nämlich dem Radverkehr. Die Haltelinie für den Radverkehr muss sich außerdem vor der Furt befinden und darf nicht in den Übergang hineingezogen werden.



Fazit: Das Fazit bezieht sich nur auf die Begehungsstrecke.

Wie Fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?

- 1.1 Die begangene Strecke von knapp einem Kilometer Länge in der Innenstadt hat einige Situationen aufgezeigt, die für andere Städte interessant und beispielhaft sein könnten, z.B. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung des MIV und die dem Fußverkehr zur Verfügung gestellten Flächen.
- 1.2 Die Umsetzung des 2014 von der Ratsversammlung beschlossenen

- Innenstadtkonzeptes wird diese noch weiter aufwerten und verspricht für den Fußverkehr weitere Verbesserungen.
- 1.3 Wobei allerdings die geplanten großflächigen Neupflasterungen einem Beobachter von außen nicht einleuchten, weil der derzeitige Zustand des Großfleckens für vergleichbare andere Städte schon geradezu ideal ist. Einige Städte haben mit den heute häufig verwendeten Neupflasterungen ihr Stadtbild nicht verbessert, sondern es „gleichgeschaltet“.
 - 1.4 Uns stellte sich die Frage, ob die eingeplanten Mittel nicht eher für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität verwendet werden sollten, wie z.B. Sitzecken, Kinderspiel, Bewegungsmotivation, Versetzung einiger Bäume, die den Übergängen im Wege stehen, einen zentralen großen Baum, etc.
 - 1.5 Die Erreichbarkeit des Platzes Großflecken aus den östlich gelegenen Wohnquartieren ist derzeit nicht barrierefrei.
 - 1.6 Problematisch sind an einigen Stellen die Querungen von Fuß- und Radverkehr, die den Radfahrenden Vorfahrt signalisieren, wo dies nicht angemessen und vertretbar ist.

Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?

- 2.1 Die punktuellen Planungen (Innenstadtkonzept) weisen bereits einen hohen Grad der Einbeziehung der Belange des Fußverkehrs aus.
- 2.2 Wichtig wäre eine Netzplanung durch Wegeverbindungen zu den angrenzenden Vierteln und Stadtteilen für den Alltags- aber auch für den Freizeitverkehr.

Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden der Stadt dabei helfen?

- 3.1 In den Regelwerken fehlen Standards und Beispiele für die Planung von Flächen, auf denen sich der Fuß- und der Radverkehr kreuzen.

Anmerkungen und Quellen:

(1) Blitzlicht ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Sie kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. (2) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann Blitzlicht auch von mehreren Personen durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen durchaus widersprechen, sie unterstützen, oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch Blitzlicht neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man einer Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in einigen deutschen Städten durchgeführt. Sie ist überaus kostengünstig und damit auch effektiv.

(2) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009

Fotos soweit nicht anderes angegeben: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.

Begehung am 2. Februar 2017

Verantwortlich: Bernd Herzog-Schlagk, Projektleitung

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland  FUSS e.V.

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, info@fuss-ev.de

Das Projekt "Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)" wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Die Verantwortung für den Inhalt der Veröffentlichungen liegt bei den Autoren.