

# Fußverkehrs-Check in Neustrelitz

## I. FUSSVERKEHRS-CHECK-FORMAT

Durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wurde in Neustrelitz ein zweistufiger Fußverkehrs-Check durchgeführt:

An zwei normalen Werktagen (13.06.2018, 17 bis 20 Uhr; 14.06.2018, 9 bis 12 Uhr) wurde von den Mitarbeitern des FUSS e.V. (Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar) ein Fach-Fußverkehrs-Check im Format „**Blitzlicht**“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eine der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“ und unvoreingenommenen, von Außen kommenden Blick.

Aufbauend hierauf wurde an einem Werktag (18.10.2018) zwischen 16 bis 19 Uhr ein **öffentlicher Fußverkehrs-Check** durchgeführt im Format „**Wetterleuchten**“. Dabei wurden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen jeweils vor Ort den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien sowie interessierten Bürgern vorgestellt. In einer vorbereiteten Vorlage konnten die Teilnehmer jeweils ihre persönliche Bewertung bezüglich der jetzigen Situation als auch zu den vorgestellten Änderungsvorschlägen zu Protokoll geben. Der Fußverkehrs-Check wurde von einer Gruppe von gesamt 12 Personen durchgeführt; somit haben die erfolgten Bewertungen nur bedingten, situativen Aussagewert, sind keinesfalls repräsentativ.

Weitere Informationen zu Fußverkehrs-Checks finden Sie unter: [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).

Dieses vorliegende Protokoll führt die Beobachtungen, Änderungsvorschläge und Diskussionen aus den beiden Fußverkehrs-Checks zusammen. Es versteht sich als Dokumentation und als Empfehlung und Arbeitspapier für die Stadtverwaltung und Stadtpolitik.

### Impressum:

**Autoren:** Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),  
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

**Fotos:** FUSS e.V., Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar

#### Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird einheitlich die gewohnte maskuline Form verwendet – es sind dabei stets beide Geschlechter gemeint.

Veröffentlicht im Januar 2019

## II. BEOBACHTUNGEN UND VORSCHLÄGE

### Allgemeiner Eindruck:

Die Kernstadt von Neustrelitz macht hinsichtlich ihrer Fußverkehrs-Infrastruktur insgesamt einen positiven Eindruck mit ...

- Gehwegen in weitgehend sehr gutem baulichen Zustand
- zumeist ausreichenden bis komfortablen Gehwegbreiten
- regelmäßig ausgebildeten Bordsteinabsenkungen
- wenig Problemen mit Gehwegparken

Problematisch erscheint dagegen ...

- die starke Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr (so kam es während der Fußverkehrs-Checks zu zwei Beinahe-Unfällen - mit Körperberührung -, verursacht durch ordnungswidrig und mit nicht angepasster Geschwindigkeit auf dem Gehweg fahrende Radfahrer).
- die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, welche in vielen Abschnitten der Kernstadt deutlich negativ beeinflusst wird durch die lauten Kfz-Fahrgeräusche, was insbesondere auch den in vielen Abschnitten mit Kopfsteinpflaster belegten Fahrbahnen geschuldet ist.

Darüber hinaus waren nach circa 19 Uhr nur noch relativ wenig Fußgänger zu beobachten (nach wie vor aber Kfz-Verkehr). Auch tagsüber würde man sich im Sinne einer lebendigen Stadt eine höhere Fußgänger-Frequenz wünschen, gerade auch in den Straßen jenseits der zum Markt führenden Stern-Straßen. Will man in Neustrelitz eine „Kultur des Gehens“ weitergehend fördern, so erscheinen hierzu insbesondere auch kulturelle Projekte und Vorhaben angebracht. Die Aufgabe der Fußverkehrsförderung lässt sich neben den baulichen Aspekten auch umreißen mit der Frage: Was kann man für das Gehen noch tun, wenn für die Infrastruktur schon viel getan worden ist?

Untersucht worden ist bei dem Fach-Fußverkehrs-Check eine Route durch die Innenstadt, beginnend am westlichen Ende der Seestraße (Nähe zum Stadthafen) entlang des Kreisverkehrs am Schlossgarten (An der Promenade / Seestraße / Useriner Straße / Semmelweisstraße), der Seestraße in Richtung Marktplatz, des Marktplatzes, der Glambecker Str. bis zum Abzweig Schulgang, der Mühlenstraße, der Louisenstraße bis zur Strelitzhalle / Carolinum-Gymnasium, der Carlstraße einschließlich des Christian-Daniel-Rauch-Platzes und der neuen Treppenanlage zwischen Twachtmannstraße und Töpferberg sowie der Friedrich-Wilhelm-Straße zwischen Carlstraße und der Ein- bzw. Ausfahrt zum Parkplatz am Husarenmarkt.



Bei dem öffentlichen FV-Check wurde der Abschnitt von Marktplatz bis zur Ein-/Ausfahrt Parkplatz Husarenmarkt betrachtet.



## Punktuelle Beobachtungen entlang der Check-Route:



### #1 Kreisverkehr An der Promenade / Seestraße / Semmelweisstraße / Useriner Straße

Positiv wahrzunehmen sind der insgesamt gute Gehwegzustand, die angemessenen Gehwegbreiten und die vorhandene Fußgänger-Wegweisung mit Angabe der Entfernungen in Geh-Minuten.

Auffällig waren die eher hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten. Zahlreiche Radfahrer befuhren die Gehwege.

Die zum Markt führende Seestraße verfügt als einzige der in den Kreisverkehr einmündenden Straßen nicht über eine Mittelinsel. Diese Ausnahme erscheint vor Ort nicht plausibel, vielmehr scheint es angebracht, eine Mittelinsel auch in der Seestraße zu realisieren.

### #2 Seestraße, Haus-Nr. 12



Die Treppe / der Hauszugang ragt sehr weit in den Gehweg hinein, wodurch punktuell eine Engstelle entsteht (verbliebene Gehbahnbreite: 120 cm). Diese Engstelle könnte aufgelöst werden, indem in diesem Bereich zwei jetzt auf der Fahrbahn angeordnete Stellplätze dem Gehweg zugeschlagen werden, die Gehbahn also mit etwa 2 m Breite zur Fahrbahnmitte hin vorgezogen würde. Da die Seestraße die wichtigste fußläufige Verbindung zwischen Markt und Hafen darstellt, erscheint diese Maßnahme angemessen.

### #3 Seestraße auf der gesamten Länge zwischen Kreisverkehr und Marktplatz



Die Gehwege in der Seestraße sind auf beiden Seiten von vielen Gehwegüberfahrten / Grundstückszufahrten unterbrochen. Diese sind jeweils mit grobem Steinpflaster belegt. Zum einen ist dieser grobe Pflasterbelag problematisch für Personen mit eingeschränkter Mobilität, zum anderen suggeriert dieser gepflasterte Streifen aber tendenziell einen Vorrang für die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge, was jedoch nicht der Rechtslage entspricht.

Für die bestehende Situation in der Seestraße ist ein Umbau in naher Zukunft eher nicht zu erwarten, da hier erst vor kurzem die Gehwege und Fahrbahn saniert wurden. Bei künftig erforderlich werdenden Instandsetzungsarbeiten (z.B. Baumaßnahmen im Gehwegbereich, Kabelverlegungsarbeiten etc.) sollten die Querungsbereiche jedoch sukzessive derart umgestaltet werden, dass der Vorrang der Fußgänger durch ein durchgängiges Geh-



band auch baulich eindeutig zum Ausdruck kommt.

Insbesondere sollte aber bei anstehenden Gehwegerneuerungen in anderen Straßen (z.B. im Stadtteil Strelitz-Alt) die Gestaltung entsprechend mit durchgehender Gehbahn ausgeführt werden.

Sehr positiv für die Aufenthaltsqualität in der Seestraße wirken die mit blühenden Pflanzen gestalteten Baumscheiben. Dies sollte auf möglichst viele Straßen ausgeweitet werden, indem weitere engagierte Bürger und Anwohner gewonnen werden, die diesem Beispiel folgen wollen.

Im Sinne der Verkehrssicherheit und Atmosphäre ist in der Seestraße ein Tempolimit von 30 km/h zu empfehlen.

#### #4 Marktplatz



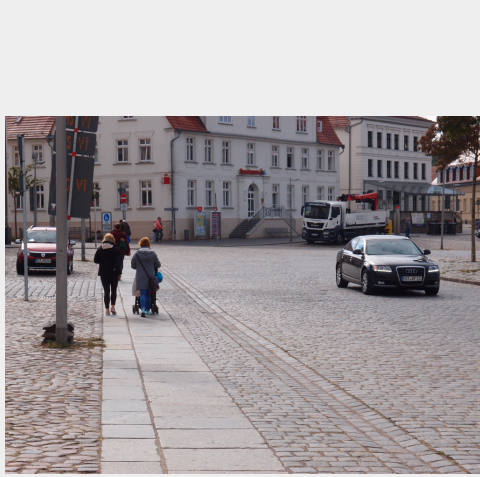
Markant ist die ungewöhnlich große Dimension des Marktplatzes: Er hat etwa die Größe des Times Squares in New York oder des Pariser Platzes in Berlin. Seine geometrische Gestalt bildet mit den Häuserkanten nahezu ein Rechteck. Die Mittelinsel ist als Kreis mit Bäumen, Sitzgelegenheiten und einem Wasserspiel ausgestaltet. Um als Fußgänger hier hin zu gelangen, muss jedoch eine um die Platzmitte herumführende, ca. 12 m breite Fahrbahn überquert werden. Diese Fahrbahnbreite erscheint stark überdimensioniert und verleitet zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten. Zusätzlich wird das Queren des Marktes durch zum Teil grobes Steinpflaster erschwert. Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen wirkt ebenfalls stark nachteilig, was auch im integrierten Stadtentwicklungskonzept INSEK herausgestellt wird: „Im Bereich des Markts [ist] die Aufenthaltsqualität durch den überwiegend starken Kfz-Verkehr teilweise eingeschränkt“. Und weiter: „Dem Konzept zur Umgestaltung des Marktplatzes lag die Prognose zugrunde, wonach der Verkehr nur ein Drittel der aktuell vorliegenden Belegungszahlen umfassen sollte. Aus diesem Grund ist zum einen die Aufenthaltsqualität nicht in der gewünschten bzw. erwarteten Form eingetreten. Zum anderen wirkt sich dies gemäß dem Einzelhandelsentwicklungs- und Zentrenkonzept der Stadt erschwerend auf die Verknüpfung der Nebenlagen des Einzelhandels mit der Hauptlage, der Strelitzer Straße, aus.“



Gegenwärtig befahren etwa 7.000 Kfz/Tag den Markt. Bei der Konzeption der Umgestaltung wurde von einer Reduktion auf etwa 2.000 Kfz/Tag ausgegangen, was nach wie vor als erstrebenswerte Zielgröße angesehen wird.

Über den Markt verlaufen vier diagonale, schmale Querverbindungen, gebildet aus großformatigen, relativ glatten Steinplatten. Diese Bänder lassen sich wesentlich besser begehen





oder mit dem Rad befahren als das Steinpflaster. Auch deuten diese Bänder eine Gehbahn an; sie sind jedoch nicht durch Bordsteine abgegrenzt – stellen somit eine unklare Situation dar.

Der Marktplatz besitzt mit seinen acht strahlenförmigen Sternstraßen eine wichtige Verteilerfunktion für die Innenstadt. Der Platz ist zugleich ein Eckpunkt des „touristisch-städtebaulichen Dreiecks“ von Neustrelitz, das sich bis zum Stadthafen am Zierker See im Westen und dem Schlossgarten im Süden erstreckt. Über die nach Westen ausfallende Seestraße sind sowohl der Hafen als auch der Schlossgarten gut fußläufig erreichbar. Es ist daher von stark übergeordneter Bedeutung, inwiefern der Markt eine fußgängerfreundliche Gestaltung und Aufenthaltsqualität aufweist. Darüber hinaus prägt der Markt ganz wesentlich das Bild (Image) der Stadt Neustrelitz – hier entscheidet sich in der Wahrnehmung der Bürger und Besucher zu einem ganz wesentlichen Teil, ob diese Stadt als fußgängerfreundlich oder aber als von Fahrzeugen dominiert beurteilt wird. Herausgestellt wie auf einer Bühne wird mit dem Markt deutlich, „wer hier das Sagen hat“.

Erst jüngst wurde der Marktplatz erneuert und die Platzmitte neu gestaltet. Die Neuplanung war dabei begleitet von zahlreichen Diskussionen mit Bürgern und Fachbehörden, wie beispielsweise der Denkmalpflege. Eine erneute, deutliche bauliche Umgestaltung ist schon daher für die nahe Zukunft nicht zu erwarten. Dennoch sollte dringlich versucht werden, den über den Markt fahrenden Kfz-Verkehr zu reduzieren – auf ein Drittel – und den Platz für Fußgänger sicherer und einladender zu organisieren. Zwei Maßnahmen in Kombination werden hierfür vorgeschlagen:

### **Punktuelle Umgestaltung der Einmündungen**

Die in den Marktplatz einmündenden Straßen sollten im unmittelbaren Einmündungsbereich derart umgestaltet werden, dass...

- den Fußgängern das Queren der Fahrbahn erleichtert wird.
- dem Kfz-Verkehr die Einfahrt in den besonderen Bereich mit gebotener erhöhter Rücksichtnahme und Vorsicht deutlich signalisiert wird.

Hierfür sollte jeweils eine breite Furt mit glattem Belag ausgeführt werden, wie dies in anderen Straßen in Neustrelitz bereits realisiert wurde (z.B. am Christian-Daniel-Rauch-Platz). Diese Querungen sollten zudem als Aufpflasterung erfolgen, was einerseits den Fußgänger eine mit den Gehwegen niveaugleiche Querung der Fahrbahn ermöglicht, andererseits durch die angehobene Fahrbahrschwelle den Kfz-Fahrern deutlich die Einfahrt in diese besondere Zone signalisiert – wesentlich deutlicher, als durch bloße Beschilderung.

## **Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich**

Gegenwärtig ist auf dem Markt die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt. Nach augenscheinlicher Beobachtung fahren viele Fahrzeuge aber auch schneller. Bei durchgeführten Kontrollen wurden hingegen nur wenig Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt – dies könnte aber auch schlicht daran liegen, dass eine Radarkontrolle auf diesem offenen Platz weithin als solche erkennbar ist und sich daher – während der Dauer der Kontrolle – die Autofahrer an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten.

Fußgänger haben im Vergleich zu einer normalen Straße hier keine besonderen Rechte: „Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten.“ (§25 StVO) Was bedeutet dies nun für diesen Marktplatz? Ist bei strenger Auslegung der StVO das Gehen entlang der diagonal über den Platz führenden Bänder gar ordnungswidrig? Darf der Markt an jeder Stelle überquert werden oder nur an den vier schmalsten Querschnitten?

Vorgeschlagen wird, den Marktplatz als Verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen (Zeichen 325). Dadurch ändert sich grundlegend die Vorrang-Regelung: „Zu Fuß Gehende haben Vorrang, sie dürfen nicht behindert oder gar gefährdet werden und dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen.“ Fußgänger erhalten damit die Freizügigkeit, den Platz überall begehen zu dürfen, sie dürfen aber „den Fahrverkehr nicht unnötig behindern“. Fahrzeuge dürfen weiterhin innerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen parken – diese Stellflächen sind bereits heute markiert. Innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs dürfen Fahrzeuge maximal Schrittgeschwindigkeit fahren, insbesondere müssen sie jederzeit sofort stoppen können.

Für die Einführung dieser Regelung bedarf es keines erneuten Umbaus des Marktes – mit dessen Umgestaltung entspricht er heute bereits dem Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs. Es fehlt bislang lediglich noch der letzte konsequente Schritt der entsprechenden Beschilderung.

In Deutschland wurden bereits in mehreren Städten sehr positive Erfahrungen mit der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich erzielt – gerade auch außerhalb von Wohngebieten und auch auf Plätzen mit vergleichsweise höherer Kfz-Verkehrsbelastung.

### **Einige Beispiele:**

Domplatz in **Speyer am Rhein**. Der Platz vor dem Dom wurde 1990 umgestaltet und wird von etwa 4.500 Kfz/Tag und relativ dichtem Linienbusverkehr befahren.



Opernplatz in **Duisburg**. Über den Platz führt eine Landstraße. Vor dem Umbau lag der DTV-Wert bei ca. 20.000 Kfz/24h, danach bei etwa 14.000 Kfz/24h. Wegen des guten Erfolgs hat die Stadt Duisburg 2010/11 weitere zentrale Hauptverkehrsstraßenabschnitte als Verkehrsberuhigte Bereiche umgestaltet, z.B. den Marktplatz im Stadtteil Hamborn (DTV ca 12.000 Kfz/24h).

Roermonder Platz in **Kevelaer**. Über den Roermonder Platz führt u.a. eine Hauptverkehrsachse mit ca 10.500 Kfz/24h.

Schlossplatz **Schwetzingen**. Die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich wurde zunächst nur befristet als Modellversuch genehmigt. Seither gab es keine Unfälle auf dem Schlossplatz. Aufgrund der positiven Erfahrungen erfolgte eine endgültige Genehmigung. Zuvor lag die Kfz-Belastung bei 13.000, seit der Umgestaltung beträgt sie etwa 7.500 Kfz/24h.

Uhlstraße in **Brühl**. Während der Sommerzeit wird der verkehrsberuhigte Platz u.a. durch Freisitzgastronomie genutzt.

Diese und weitere Beispiele finden Sie u.a. auf der Website: <http://netzwerk-sharedspace.de/beispiele>.

Von den Fußverkehrs-Check(FVC)-Teilnehmern wurde der Marktplatz sehr unterschiedlich bewertet, wobei die Bewertungen der Atmosphäre und Gestaltung eher eine positive Tendenz zeigen, die Bewertungen der Sicherheit jedoch eine deutlichere Tendenz mit negativer Einschätzung zum Ausdruck bringen.

Dem Markt wurde durch die FVC-Teilnehmer die höchste Priorität der aufgesuchten und besprochenen Orte zugeordnet.

Der erörterte Vorschlag zur Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereichs wurde dabei unter allen beim Fußverkehrs-Check besprochenen Vorschlägen am meisten kontrovers beurteilt (u.a. 2X sehr gut; 1X mangelhaft). Dies liegt sicher (auch) darin begründet, dass diese Verkehrsregelung für einen solch großen und bedeutenden Platz bislang nur wenigen Mitmenschen aus eigenem Erleben vertraut ist. Hilfreich wäre in diesem Sinne, die Entscheidungsträger in den betreffenden Gremien und Fachämtern sowie die Stadträte zu einem Besuch der oben genannten Beispiele zu gewinnen, beispielsweise im Rahmen einer begleiteten Exkursion. Dies könnte auch den persönlichen Austausch mit Fachkollegen der betreffenden Stadt ermöglichen. [FUSS e.V. ist hierbei gerne behilflich.]

## #5 Glambecker Straße zwischen Marktplatz und Fußweg Schulgang



Beobachtet wurde ein relativ hohes Verkehrsaufkommen mit augenscheinlich eher hoher Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Zugleich nutzten viele Radfahrer/innen den Gehweg. Bei der Durchführung des Fach-Checks kam es sogar zu einem Beinahe-Unfall mit Körperkontakt, verursacht durch einen schnell auf dem Gehweg vorbeifahrenden Radfahrer. Wie in der Seestraße ist auch hier dringend ein Tempolimit von 30 km/h zu empfehlen.

Problematisch sind auch in dieser Straße die zahlreichen Grundstückzufahrten bzw. Gehwegüberfahrten (vgl. #3).



Nicht gut für die Atmosphäre in der Glambecker Straße wirken die Leerstände vieler Ladenlokale, was sich auf die Attraktivität für das Gehen in dieser Straße eher negativ auswirkt. Hier sollten die Probleme der Einzelhandelslage geklärt, die Konkurrenz gegenüber anderer Einzelhandelslagen in der Innenstadt (etwa Strelitzer Straße, Husarenmarkt) abgewogen und ggf. über alternative Nachnutzungen (z.B. Büros/Wohnungen) nachgedacht werden.

## #6 Abzweig Fußweg Schulgang



Der Zugang zum Verbindungsweg Schulgang ist mit sehr grobem Pflaster gestaltet – und zwar mit dem gleichen Belag wie die parallel verlaufende und direkt anschließende Grundstückzufahrt. Hier würde eine Ausgestaltung der Gehbahn mit glatterm Pflaster das Gehen einerseits erleichtern und andererseits würde eine Unterscheidung zwischen Zufahrt und Fußweg deutlich werden. Gegenwärtig ist der bauliche Zustand noch sehr gut, daher ist eine solche (teure) Umgestaltung eher im Rahmen einer in Zukunft eventuell anstehenden Baumaßnahme (z.B. Leitungsverlegung) zu realisieren. Insbesondere sollten aber bei anstehenden Erneuerungen von vergleichbaren Grundstückzufahrten (event. in Alt-Strelitz) auf eine komfortablere Begehrbarkeit geachtet werden.



Der Schulgang mit ausreichender Breite, glatter Pflasterung und atmosphärisch „grüner Rahmung“ ist eine angenehme Abkürzung für Fußgänger im Sinne einer Stadt der kurzen Wege.

Zu überprüfen wäre hier, ob die Ausleuchtung des Schulgangs im weiteren Verlauf ausreichend ist, damit dieser Weg auch in den Abend- und Nachtstunden eine angenehme und ausreichend beleuchtete Fußwegeverbindung darstellt.

## #7 Louisenstraße zwischen Mühlenstraße und Glambecker Straße

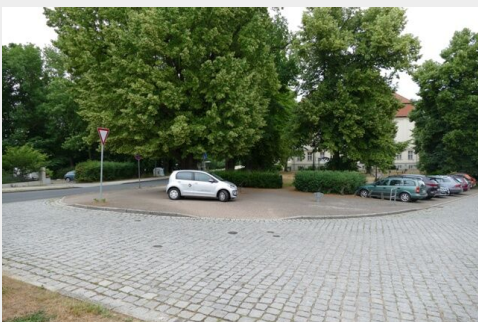


In dem Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Glambecker Straße sind die Gehwege zu beiden Seiten noch nicht erneuert worden. In Folge befinden sich deren Oberfläche im Vergleich zu den Gehwegen in den übrigen Straßen in einem deutlich schlechteren Zustand. Mittelfristig sollten die Gehwege in diesem Abschnitt den selben Standard erhalten wie in den übrigen Straßen – und im Verhältnis zur relativ weiten Fahrbahn auch breiter werden.

## #8 Louisenstraße zwischen Glambecker Straße und Strelitzhalle / Gymnasium „Carolinum“



Auffällig sind in der Louisenstraße die tendenziell eher hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten. Die Gehwege längs der Louisenstraße sind generell in einem guten Zustand. Verbesserungswürdig erscheint jedoch die Querung der einmündenden Straße Milowsgang und Carlstraße. Folgt man dem südlichen Gehweg der Louisenstraße nach Osten, so hat man im Bereich der Einmündung der Carlstraße in den Milowsgang die gepflasterte Fahrbahn schräg zu queren – und dabei auf den Verkehr in gleich drei Straßen zu achten.



Diese Querung könnte komfortabler gestaltet, indem eine Furt mit glattem Belag ausgebildet wird (z.B. wie am Christian-Daniel-Rauch-Platz). Im Hinblick auf diese stark frequentierte Schulwege-Verbindung an dieser Stelle könnte der Einmündungsbereich als Aufpflasterung erfolgen (niveaugleicher Verlauf der Gehbahn), um hierüber die Autofahrer an die gebotene besondere Vorsicht zu erinnern.

Von den FVC-Teilnehmern wurde die Situation der Querung überwiegend als wenig sicher bewertet. Der eingebrachte Vorschlag wurde eindeutig positiv bewertet.

## #9 Louisenstraße Querung auf Höhe Strelitzhalle und Gymnasium „Carolinum“



Potenzial für eine fußgängerfreundlichere Gestaltung besitzt die Wegerektion zwischen dem Glambecker See mit seinen Sportanlagen und dem Platz zwischen Strelitzhalle und Gymnasium Carolinum. Derzeit besteht in der Louisenstraße eine recht kurze Mittelinsel, die vordergründig auf die Wegeverbindung zwischen Strelitzhalle und dem Parkplatzes der Strelitzhalle ausgerichtet ist. Statt dessen könnte hier mit einem langen Mittelstreifen eine großzügige Querung der Louisenstraße über die gesamte Länge



des Platzes eingerichtet werden (siehe Skizze in Anlage 1). Um den für den vorgeschlagenen Mittelstreifen nötigen Raum zu gewinnen, könnte der südliche Fahrstreifen und die südliche Gehbahn in die Richtung des Platzes verschwenkt werden. Um eine mißbräuchliche Nutzung des Mittelstreifens als Parkplatz zu verhindern, sollten auf diesem in gewissem Abstand einige Hindernisse angeordnet werden, wie z.B. Straßenleuchten oder Poller.

Auch die optische Verknüpfung des Platzes mit der nahen landschaftlichen Umgebung könnte stärker herausgearbeitet werden, indem die Sichtbeziehung zum Glambecker See mit der Fontäne deutlicher freigestellt würde. Hierzu müsste zwischen dem Ufer und der Louisenstraße einiges Buschwerk entfernt bzw. behutsam reduziert und eventuell einzelne Bäume gelichtet werden. (Hierbei wäre auch die Wirkung / Blickbeziehung vom Uferweg aus zum Platz hin mit zu beachten.)

Eine breite Treppenanlage zwischen *Louisenstraße* und Uferbereich könnte dieser Verbindung zwischen Platz an der Strelitzhalle bzw. Innenstadt und der Landschaft am Glambecker See eine großzügige Note geben – die Landschaft würde so zu einem Teil des Vorplatzes der Veranstaltungshalle.

Die Bewertung durch die FVC-Teilnehmern sowohl bezüglich der jetzigen Situation als auch zum eingebrachten Vorschlag zeigt eine breite Streuung mit einem Schwerpunkt auf gute Bewertung.

### #10 Carlstraße und südlicher Zugang zum Platz zwischen Strelitzhalle und Gymnasium „Carolinum“

Die Treppe zwischen *Carlstraße* und dem Platz vor dem Gymnasium „Carolinum“ verfügt über keine Rampe. Der Bedarf für eine Rampe ist an den zahlreichen Fahrspuren in der angrenzenden Grünfläche deutlich ablesbar. Eine Rampe sollte ergänzt werden.

Nahe liegt, diese in direkter Verlängerung der Straße *Töpferberg* zu gestalten. Eventuell wäre aber auch eine versetzte Anordnung oder schräge Führung der Rampe besser, um die auf den Platz fahrenden Radfahrer möglichst abzubremesen.

Bei dem öffentlichen Fußverkehrs-Check, der von einer Rollstuhlfahrerin begleitet wurde, zeigte sich sehr anschaulich der Bedarf für eine solche Rampe: Wegen einer Baustelle war es nicht möglich, diese Treppe (in südöstliche Richtung) zu umfahren – die Straße *Töpferberg* war nicht zu erreichen. Dies bedingte den weiten Umweg über *Louisenstraße* und *Elisabethstraße*. Der Bedarf zur Anlage einer Rampe wurde durch die FVC-Teilnehmern deutlich bestätigt.





## #11 Carlstraße, nördlicher Gehweg hinter Strelitzhalle



Von der Strelitzhalle bzw. dem Gymnasium kommend endet der nördliche Gehweg der Carlstraße nach wenigen Meter unvermittelt und Fußgänger sind gezwungen, die Straßenseite zu wechseln. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite stoßen die Fußgänger dann aber nicht auf einen Anschluss (z.B. keine Bordsteinabsenkung), sondern auf Stellplätze parallel zur Fahrbahn. Mittelfristig sollte der Gehweg auf der nördlichen Seite durchgehend hergestellt werden – handelt es sich doch auch um eine Wegeverbindung zum nahen Gymnasium (Stichwort Schulwegnetz). Hierzu müssten die jetzt senkrecht angeordneten Stellplätze (nahe der Strelitzhalle) parallel zur Fahrbahn angeordnet werden sowie eine Baumscheibe in diesem Bereich mit einer begehbaren Oberfläche versehen werden (z.B. Eisengitter zur Überdeckung der Baumscheibe).



Auf der östlichen Seite der angesprochenen, jetzt senkrecht angeordneten Stellplätze stößt der vom Christian-Daniel-Rauch-Platz herführende Gehweg unvermittelt auf diese Stellplätze, ebenfalls ohne Anschluss auf der anderen Straßenseite. Die Gestaltung des Gehweges zwischen Kreisel und Stellplätzen zeigt auch deutlich, dass hier an sich ein Gehweg vorgesehen ist/war, die Stellplätze jedoch auf diesem angeordnet wurden.

## #12 Christian-Daniel-Rauch-Platz



Der Kreisverkehr am Christian-Daniel-Rauch-Platz, gelegen in einem Wohngebiet, hat eine umlaufende Fahrbahn mit 12 m Breite und zusätzlich überfahrbarem inneren Ring mit 3,5 m Breite, was insgesamt eine nutzbare Fahrbahnbreite von 15,5 m ergibt. Dies ist für ein Wohngebiet nicht angemessen. Auch im Hinblick auf die Anpassung der Stadt an den Klimawandel zeigen sich hier Handlungsmöglichkeiten.



Die Fahrbahn sollte auf eine tatsächlich erforderliche Breite reduziert werden (z.B. 3,0 m Fahrbahn + 1,5 m überfahrbare innere Spur). Hierbei könnte die „zurückgewonnene“ Fläche entweder a) der Platzmitte oder b) den Gehwegen zugeschlagen werden:

a) Die äußeren Bordsteine/Gehwege bleiben unverändert und die Platzmitte erhält einen entsprechend größeren Durchmesser. (Die Bordsteine der Platzmitte werden nach außen, in die jetzige Fahrbahn hinein verlegt.) Dadurch könnte der Durchmesser der Platzmitte insgesamt um etwa 20 m hinzugewinnen. Auf dem somit erzielten Quartiersplatz könnten zwei (eventuell vier) großkronige Bäume gepflanzt werden, die perspektivisch den gesamten Platz überspannen und beschatten würden. In zwei bis drei Jahr-

zehnten würde sich diese Maßnahme stadtklimatisch sehr positiv für dieses Quartier bemerkbar machen. Fußgänger könnten dann auch den Platz geradeaus über die Mitte queren.

b) Die Platzmitte bleibt unverändert und es werden die Außen umlaufenden Gehwege auf ein komfortables Maß verbreitert. (Die Borsteine der Gehwege werden nach innen in die jetzige Fahrbahn hinein verlegt.) Ergänzt um Gehwegvorstreckungen im Bereich der Einmündungen würde eine ebenfalls fußgängerfreundliche Platzsituation entstehen. Die Bepflanzung müsste dann eher am äußeren Fahrbahnrand erfolgen. Die Fußgänger würden voraussichtlich eher weniger die Mitte queren, sondern den Platz weiterhin kreisförmig umgehen.

Die FVC-Teilnehmer zeigten sich mit der jetzigen Gestaltung und Atmosphäre weitgehend zufrieden, nicht jedoch mit dem Aspekt der Sicherheit, die eher als nur befriedigend beurteilt wurde. Der eingebrachte Vorschlag wurde in der Tendenz eindeutig positiv bewertet.

### #13 Fußwegeverbindung / Treppenanlage zwischen Twachtmannstraße und Töpferberg



Am nördlichen Ende der Twachtmannstraße wurde eine neue Fußwegeverbindung zu den Straßen *Töpferberg* und *Alte Gärtnerei* hergestellt. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege ist dies eine sehr positive Maßnahme. Da jedoch diese neue Verbindung nur über Treppenstufen begehbar ist, entzündete sich daran bereits auch öffentliche Kritik wegen der fehlenden Barrierefreiheit. Durch die Ergänzung mit einer Rampe würde diese Verbindung auch für Fußgänger mit Kinderwagen etc. benutzbar.



Geklärt werden sollte insbesondere auch die Situation in der nördlichen Twachtmannstraße selbst. Hier ist die Verbindung zwischen den Enden der Gehwege (östliche und westliche Seite) und dem Anschluss an den neuen Weg unklar. Im ungünstigen Fall – bei dem öffentlichen Fußverkehrs-Check tatsächlich eingetroffen – stoßen Fußgänger am Ende des Gehweges auf parkende Autos und müssen dann wieder einige Meter zurück gehen, um den Gehweg verlassen zu können.

Da es sich hier um eine kurze Sackgasse und die Erschließung eines einzelnen Wohnhauses und einiger Garagen handelt, ist hier nicht von einer akuten oder gravierenden Gefährdung auszugehen – insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit von Kindern (aufgrund parkender Autos behinderte Sicht) ist die Situation jedoch unbefriedigend.

Die Beurteilung durch die FVC-Teilnehmer fiel sehr eindeutig aus: Die Gestaltung dieser Gesamtsituation erhielt die insgesamt

schlechteste Bewertung aller aufgesuchten Orte. (Die Bewertung bezieht sich dabei nicht allein auf den neuen Weg, sondern auch auf dessen Übergang/Anbindung in der Twachtmannstraße.)

### #14 Friedrich-Wilhelm-Straße zwischen Carlstraße und Twachtmannstraße



In diesem Bereich der Friedrich-Wilhelm-Straße wird der Radverkehr auf dem Gehweg geführt:

In nördliche Richtung (östliche Seite) beträgt die Breite des Gehweges ca. 2,6 m (ohne Hindernisse im Gehwegbereich). Die Benutzung des Gehweges ist für Radfahrer freigegeben (Zusatzzeichen 1022-10 – Radfahrer frei / keine Benutzungspflicht für Radfahrer). Danach müssen laut StVO auf dem Gehweg fahrende Radfahrer „auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“



In südliche Richtung (westliche Seite) beträgt die Breite des Seitenraums ca 3,6 m (ohne Hindernisse im Gehwegbereich). Hier ist durch das Zeichen 240 für Radfahrer die Benutzung des gemeinsamen Fuß- und Radweges vorgeschrieben. Gemäß EFA (3.1.2.5) sind gemeinsame Geh- und Radwege zulässig, wenn bei einer Breite bis 4,0 m das stündliche Gesamtaufkommen im Fuß- und Radverkehr 70 Personen bzw. ca. 30 Fahrräder nicht überschreiten. Im Rahmen des durchgeführten Fußverkehrs-Checks konnte das Gesamtaufkommen nicht ermittelt werden, es wird aber vermutet, dass in Spitzenstunden das genannte Gesamtaufkommen überschritten wird.

Zur Überprüfung der bestehenden Situation sollte eine Verkehrszählung auf dem westlichen Gehweg in einer Spitzenstunde durchgeführt werden.

In südliche Richtung sollte die Regelung geändert werden analog der Anordnung in nördliche Richtung, also „Radfahrer frei“. (Zusatzzeichen 1022-10 / keine Benutzungspflicht).

Bezüglich der gebotenen (vorgeschriebenen) besonderen Rücksicht gegenüber Fußgängern sollten die Radfahrer (z.B. Schüler) sensibilisiert werden durch entsprechende Kampagnen sowie durch Polizeikontrollen während der Spitzenzeiten.



## #15 Friedrich-Wilhelm-Straße zwischen Twachtmannstraße und Augustastraße



Im Bereich der Hausecke Nr. 36 besteht eine potenzielle Gefahrensituation, da hier die Friedrich-Wilhelm-Straße in einer 45-Grad-Kurve verläuft und der gemeinsam zu benutzende Gehweg für Fußgänger und Radfahrer schwer einsehbar ist (vgl. Fotos und auch Anmerkungen zu #14).



Sollte ein Radfahrer hier schneller als mit Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein (wie es beispielsweise in der Glambecker Straße häufig zu beobachten war → vgl. dazu #5 und allgemeiner Eindruck der Gesamtstadt), könnte es hier leicht zu einer Kollision kommen. Auch schon Situationen von Beinahe-Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern beeinträchtigen – insbesondere für Senioren – sehr stark die empfundene Verkehrssicherheit. Aus Perspektive der Fußgänger gehört daher in der Friedrich-Wilhelm-Straße insgesamt der Radverkehr zurück auf die Fahrbahn verlegt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer sollte dabei Tempo-30 als Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden.

Als Sofortmaßnahme sollte kurz vor der Hausecke das Zeichen Gefahrenstelle auf den Gehwegbelag aufgebracht werden.

Die Straßenbäume (Rotdorn) in der Friedrich-Wilhelm-Straße sind durchweg in einem sehr dürrtigen Zustand. Im Hinblick auf eine wirksame Verschattung der Straße (Anpassung an den Klimawandel) und an eine wünschenswerte stadtraumprägende Kronenausbildung ist ein Austausch der Straßenbäume durch eine Baumart mit größerer Baumkrone zu erwägen. Hierfür wären dann sicherlich auch größere Baumscheiben nötig – wodurch der Gehweg noch weniger eine ausreichende Breite für die gemeinsame Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger hätte. Auch die Zielstellung der Anpassung der Stadt an den Klimawandel spricht hier dafür, den Radverkehr zurück auf die Fahrbahn zu verlegen.

## #16 Friedrich-Wilhelm-Straße / Marienstraße



Zwischen dem Bahnhof mit der zentralen Bushaltestelle und der Fußgängerzone / Strelitzer Straße spannt sich eine frequentierte Fußwegebeziehung auf. Einem „natürlichen“ Bewegungsmuster folgend, möchten Fußgänger entlang dieser Wegerektion die Friedrich-Wilhelm-Straße an der Stelle überqueren, an welcher die Marienstraße einmündet. Gegenwärtig ist die Querung der Friedrich-Wilhelm-Straße auf dieser Höhe jedoch erschwert durch eine Absperrkette auf der nordwestlichen Straßenseite. Bedingt durch eine Grundstücksausfahrt besitzt diese Kette eine längere Unterbrechung. Die beabsichtigte Unterbindung der Fahrbahn-





querung kann somit durch die Absperrkette nicht erzielt werden, hingegen wird aber mit dieser Kette die Gefahrenlage für die tatsächlich querenden Fußgänger tendenziell verschlimmert.

Die nächstgelegene „ordentliche“ Querungsmöglichkeit befindet sich achtzig Meter entfernt am Kreisverkehr / Neustrelitz Rondell. Jedoch zeigt sich auch an dieser Stelle die Querung der Friedrich-Wilhelm-Straße als wenig komfortabel und als (empfundene) ebenfalls gefährlich. Der (scheinbare) Umweg über diese Querung ist also wenig überzeugend.

Laut Beobachtungen der Stadtverwaltung und auch bei den beiden Fußverkehrs-Checks unmittelbar beobachtet, wird von zahlreichen Fußgängern die Friedrich-Wilhelm-Straße auf Höhe der Marienstraße überquert – was bei hohem Verkehrsaufkommen mit einer gewissen Gefährdung der querenden Fußgänger einhergeht.

Ziel sollte es sein, die Querung der Friedrich-Wilhelm-Straße an dieser Stelle zu erleichtern und zugleich Gefahrenmomente künftig auszuschließen.

Vorgeschlagen wird hierfür, unmittelbar an der Stelle der Einmündung der Marienstraße die Querung der Friedrich-Wilhelm-Straße durch die Anlage einer Mittelinsel sicherer zu gestalten. (In diesem Zusammenhang können die Sperrketten dann auch entfallen.) Diese Mittelinsel könnte auf Höhe von Haus-Nr. 4 angeordnet werden. Der Straßenquerschnitt der einmündenden Marienstraße sollte hierfür in deren Einmündungsbereich auf das geringst nötige Maß reduziert werden. Die nordwärts führende Fahrbahn der Fr.-Wilhelm-Straße kann zur östlichen Straßenseite verschwenkt werden, um darüber den nötigen Raum für die Mittelinsel zu gewinnen. Die südwärts führende Fahrbahn könnte leicht zur westlichen Seite verschwenkt werden auf Kosten des im Abschnitt Haus-Nummer 4 breiten Gehweges. (siehe hierzu Prinzipskizze in Anlage 2)

Die Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) – idealerweise in Kombination mit einer Mittelinsel – würde der Zielstellung einer leichteren und sicheren Querung noch mehr entsprechen und wäre im Sinne einer Fußverkehrsstrategie die für Fußgänger komfortabelste Lösung.

Durch die FVC-Teilnehmer wurde bei dem Fußverkehrs-Check die Verkehrssicherheit dieser Situation eindeutig als dringend zu verbessern beurteilt (zweitschlechteste Beurteilung; dritthöchste Priorisierung). Der vor Ort erörterte Vorschlag einer Mittelinsel wurde übereinstimmend als gut bzw. sehr gut bewertet.



Gehweg in nördliche Richtung



Gehweg in südliche Richtung



Blick aus der Ausfahrt heraus in Richtung Friedrich-Wilhelm-Straße

## #17 Ein-/Ausfahrt Parkplatz Husarenmarkt / Strelitzer Straße

Die Situation der Zu- bzw. Ausfahrt des Parkplatz Husarenmarkt zeigt sich als sehr schwierig und konfliktrichtig: Der Gehweg ist im Bereich der Zufahrt mit gepflastertem Belag und durchgehendem Bordstein ausgebildet – und damit als eine Gehwegüberfahrt gestaltet. Auf Grund der großen Breite der Zufahrt, des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens und des vom Gehweg verschiedenen Belags ist die Situation jedoch nicht absolut eindeutig.

Die Einfahrt zum Parkplatz erfolgt aus nördlicher Richtung mittels Rechtsabbiegen und Überfahren des straßenbegleitenden Gehweges der Friedrich-Wilhelm-Straße. Die Einfahrt aus südlicher Richtung erfolgt durch Linksabbiegen und Überqueren des straßenbegleitenden Gehweges. Entsprechend der StVO haben hier stets die Fußgänger Vorrang vor den einbiegenden Kfz (Geradeausverkehr vor abbiegendem Verkehr). So besagt auch die StVO (§9, (3), 3): Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.

Für vom Parkplatz ausfahrende Fahrzeuge zeigt sich hingegen die Situation weniger eindeutig. Die Ein-/Ausfahrt ist beidseitig mit einem durch Bordstein abgetrennten Gehweg versehen und hat eine Länge von ca. 60 m – könnte insofern den Anschein wecken, diese Grundstücks-Ausfahrt wäre eine reguläre Straße. Hingegen besagt die StVO (§10): „Wer aus einem Grundstück [...] auf die Straße [...] oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren [...] will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Durch den Fußverkehrs-Check wurde vor Ort deutlich: Diese Situation der Parkplatz-Zu/Ausfahrt ist aus der Perspektive der Fußgänger wenig befriedigend und recht gefahrenträchtig. Nicht immer wird den Fußgängern Vorrang gewährt. Ängstliche oder langsame Fußgänger sind mitunter verunsichert und gehen erst weiter, nachdem die Fahrzeuge eingebogen sind. Von den FVC-Teilnehmern wurde die Sicherheit dieser Situation eindeutig als ungenügend beurteilt (schlechteste Bewertung aller aufgesuchten Stationen; zweithöchste Priorisierung).

Der Vorrang der Fußgänger muss an dieser Stelle deutlicher zum Ausdruck kommen. Möglich würde dies, indem die Gehwegüberfahrt als Fußgängerüberweg (Zeichen 293) mit großer Breite markiert würde (begründeter Ausnahmefall; Vgl.: R-FGU 2001; 2.3 (3)). Auf das Zeichen 350 könnte in dieser besonderen Situation verzichtet werden (Vgl. VwV-StVO zu § 26 FGÜ: „In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.“)

## FAZIT

Durch den durchgeführten FVS-Workshop und durch die beiden Fußverkehrs-Checks wurde eine Vielzahl an möglichen Maßnahmen deutlich. Im Hinblick auf eine strategische Förderung des Zufußgehens zeichnen sich drei Schwerpunkte mit besonderer Dringlichkeit ab:

Die häufige Benutzung der Gehwege durch Radfahrer ist nicht auf bestimmte Örtlichkeiten begrenzt, sondern bedeutet eine stadtweite Problematik. Hier gilt es einerseits den Sicherheitsbedürfnissen der Radfahrer zum Fahren auf der Fahrbahn besser gerecht zu werden, z.B. durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und komfortablere Straßendecken. Andererseits werden Kontrollmaßnahmen durch die Aufsichtsbehörden voraussichtlich unerlässlich bleiben, um die Radfahrerenden von den Gehwegen zurück auf die Fahrbahn zu holen.

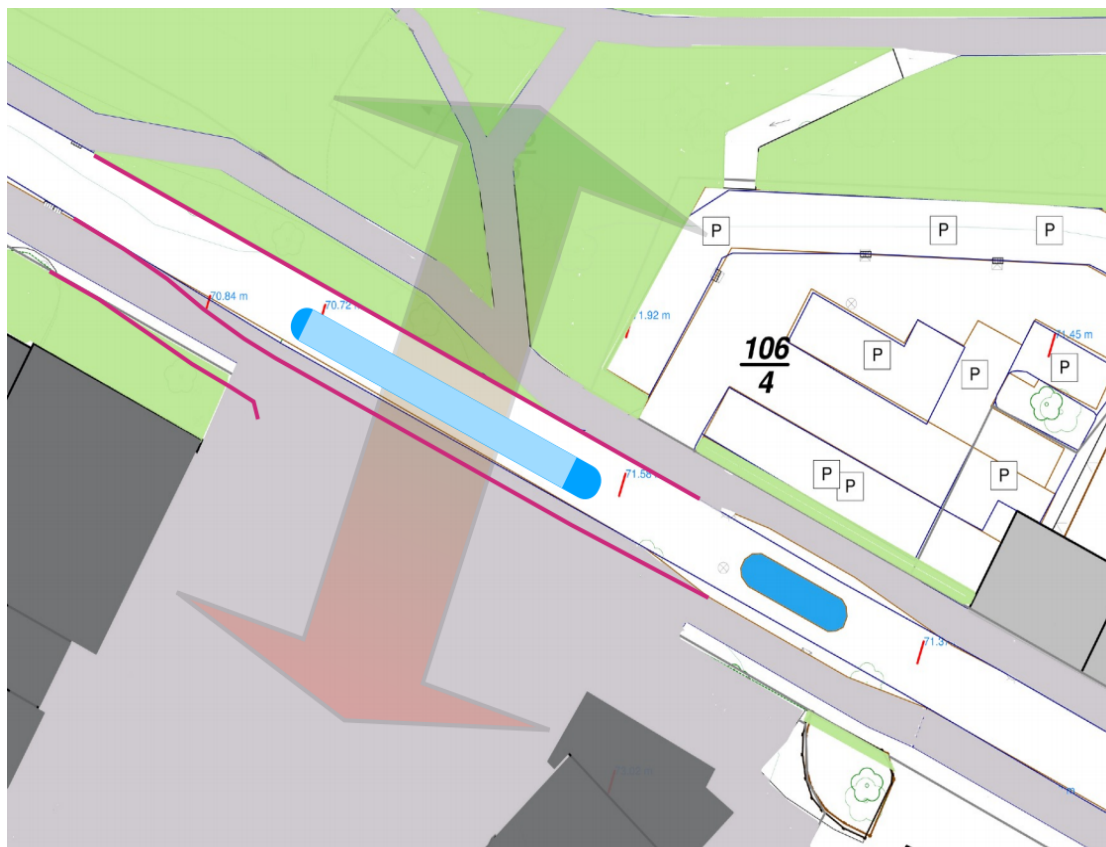
Der Marktplatz als zentraler Ort und „gute Stube“ der Stadt bedarf einer besseren Verkehrsorganisation. Bei dem öffentlichen Fußverkehrs-Check ordneten die Teilnehmer dieser Aufgabe eindeutig die höchste Priorität zu. Vorgeschlagen wird anstatt einer erneuten umfangreichen baulichen Umgestaltung eine eher kulturelle Veränderungen – die Umwidmung zu einem verkehrsberuhigten Bereich. Um dies gesellschaftlich und kommunalpolitisch durchzusetzen, bedarf es zahlreicher Informations- und Diskussionsmaßnahmen, die bspw. auch den Besuch ähnlicher Projekte in anderen Städten beinhaltet.

Die Parkplatz-Zu- und Ausfahrt Husarenmarkt (#17) muss in Verbindung mit der Querung der Friedrich-Wilhelm-Straße (#16) betrachtet werden: In Kombination würden die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine deutliche Verbesserung für Fußgänger erzielen auf der so wichtigen Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone. Bei dem öffentlichen Fußverkehrs-Check ordneten die Teilnehmer diesen beiden Aufgaben die zweit- und die dritthöchste Priorität zu. Im Hinblick auf eine strategische Fußverkehrsförderung ist hier also ebenfalls ein besonderer Bedarf offensichtlich. Zudem würde hier nach Umsetzung der Maßnahmen der Zugewinn an Verkehrssicherheit und die Förderung des Zufußgehens sehr deutlich und auch exemplarisch vorzeigbar.



# Anlage 1

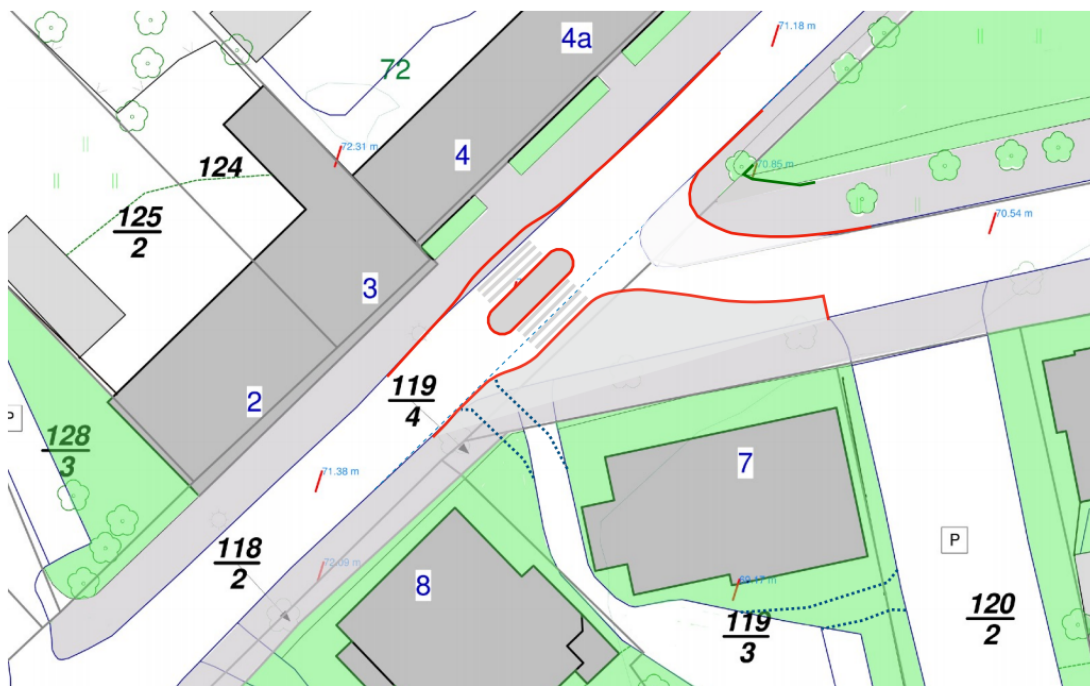
Prinzip-Skizze für Mittelinsel in Louisenstraße



# Anlage 2

Prinzip-Skizze für Mittel-Insel

Querung der Fr.-Wilhelm-Straße





# Anlage 3

## Protokoll zum Fußverkehrs-Check

Freiwillige Angaben über den/die Teilnehmer/in:

- Geschlecht:             weiblich  
                               männlich
- Altersgruppe:         unter 25 Jahre  
                               25 – 39 Jahre  
                               40 – 64 Jahre  
                               über 65 Jahre



Ich führe regelmäßig mit mir:     Kinderwagen     Rollator     ich sitze im Rollstuhl

<b>1 Marktplatz</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>2 Glambecker Straße / Schulgang</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>3 Louisenstraße / Milowgang</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					

<b>4 Louisenstraße / Strelitzhalle / Gymnasium Carolinum</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>5 Carlstraße / Strelitzhalle / Töpferberg</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>6 Töpferberg / Alte Gärtnerei / Treppe zur Twachtmannstraße</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>7 Christian-Daniel-Rauch-Platz</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					

<b>8 Friedrich-Wilhelm-Straße / Twachtmannstraße</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>9 Friedrich-Wilhelm-Straße / Marienstraße</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					
<b>10 Friedrich-Wilhelm-Straße / Einfahrt zum Parkplatz am „Husarenmarkt“</b>					
Bewertung (Schulnote):	1	2	3	4	5
(baulicher) Zustand					
Atmosphäre / Gestaltung					
Sicherheit					
Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.					
Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:					



## Anlage 4

### Auswertung der Protokolle des öffentlichen Fußverkehrs-Checks vom 18.10.2018

#### Allgemeine Daten:

Teilnehmende: 12

ausgefüllte Protokolle: 8

#### Freiwillige Angaben der Teilnehmenden:

##### 1. Geschlecht:

weiblich: 3

männlich: 3

keine Angabe: 2

##### 2. Alter:

unter 25 J.: 0

25-39 J.: 1

40-65 J.: 4

über 65 J.: 0

keine Angabe: 3

##### 3. regelmäßig mitgeführte Gegenstände:

Kinderwagen: 0

Rollator: 0

Rollstuhl: 1

#### Beurteilung der Stationen durch die Teilnehmenden:

<b>Station 1: Marktplatz</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	2	5	1	0	0	1,9
Atmosphäre / Gestaltung	1	2 ½	2 ½	2	0	1,8
Sicherheit	0	1	3	2	2	3,6
Vorschlag FUSS e.V.: Verkehrsberuhigter Bereich	2	1	1	1	1	2,7
Kommentare:						
<ul style="list-style-type: none"><li>- Zuweg zum Marktplatz für Rollatoren und handbetriebene Rollstühle problematisch (gibt auch Möglichkeiten unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes)</li><li>- Fußgängerquerung schwierig, zu viele Autos; halten sich nicht an die Geschwindigkeit, Radfahrer haben keine gute Führung (Weg) + Untergrund nicht optimal fürs Radeln</li><li>- Borde am Ende der Plattenbänder sind Hindernis</li><li>- Autos reduzieren; echte Fußgängerzone schaffen; Schwellen einbauen bei Einfahrt</li></ul>						

<b>Station 2: Glambecker Straße / Schulgang</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	3	2	3	0	0	2,0
Atmosphäre / Gestaltung	0	3	2	3	0	3,0
Sicherheit	0	4	2	2	0	2,8
Vorschlag FUSS e.V.: durchgehendes Gehwegpflasterband an Zufahrten	2 ½	2 ½	0	0	0	1,5
Kommentare: - jedoch glattes Material, Befahrbarkeit wäre zu beachten - Gehweg im gleichen Material durchziehen wäre positiv für Kinderwagen-User; alternativ: glattes Pflastermaterial einsetzen - glatte Beläge/Plattenbänder kreuzen Zufahrt						

<b>Station 3: Louisenstraße / Milowgang</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	1	5	2	0	0	2,1
Atmosphäre / Gestaltung	1	4	3	0	0	2,3
Sicherheit	0	2	3	3	0	3,1
Vorschlag FUSS e.V.: Aufpflasterung Gehwegfurt mit glattem Pflaster	4	2	0	0	0	1,3
Kommentar: Belagswechsel, Aufpflasterung						

<b>Station 4: Louisenstraße / Strelitzhalle / Gymnasium Carolinum</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	3	4	1	0	0	1,8
Atmosphäre / Gestaltung	1	5	1	1	0	2,3
Sicherheit	2	2	4	0	0	2,3
Vorschlag FUSS e.V.: Mittelinsel auf ganzer Platzbreite (siehe Skizze in Anlage 1)	1	3	2	0	0	2,2
Kommentar: Mittelinsel auf Platzlänge						

<b>Station 5: Carlstraße / Strelitzhalle / Töpferberg</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	1	1	3	2	0	2,9
Atmosphäre / Gestaltung	0	4	3	0	0	2,4
Sicherheit	1	2	4	0	0	2,4
Vorschlag FUSS e.V.: Rampe neben der Treppenanlage von Carlstraße kommend	4	1	0	0	0	1,2
Kommentare: - Rampenbau neben der Treppe erforderlich, da Verbindung zum Glambecker See viel genutzt wird - Treppenanlage für Rollstuhlfahrer - Rampe [2 Nennungen] / - Rampe notwendig						

<b>Station 6: Töpferberg / Alte Gärtnerei / Treppe zur Twachtmannstraße</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	0	1	4	1	1	3,3
Atmosphäre / Gestaltung	0	0	2	3	2	4,0
Sicherheit	0	1	2	4	0	3,4
Kommentare: - Verbindung zwischen Gehweg und Treppe nicht eindeutig; Rampenbau neben der Treppe müsste nochmals geprüft werden (nicht behindertengerecht) - Wegeführung insgesamt schlecht						

<b>Station 7: Christian-Daniel-Rauch-Platz</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	5	1	1	0	0	1,4
Atmosphäre / Gestaltung	1	5	2	0	0	2,1
Sicherheit	0	3	4	1	0	2,8
Vorschlag FUSS e.V.: Fahrbahnbreite reduzieren und schattenspendende Bäume in der Platzmitte	2	1	1	0	0	1,8
Kommentare: - eher die Gehwege verbreitern - breitere Gehwege außen herum gestalten - Fahrbahnverengung; Verbreiterung Fußweg evtl. - 2 Platanen, Rondell breiter / Fußwege breiter an den Rändern						

<b>Station 8: Friedrich-Wilhelm-Straße / Twachtmannstraße</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	3	3	2	0	0	1,9
Atmosphäre / Gestaltung	0	1	5	1	0	3,0
Sicherheit	0	3	4	1	0	2,8
Vorschlag FUSS e.V.: kurzfristig: Zeichen „Vorsicht auf Gehweg“ / mittelfristig: flächendeckend Tempo 30 einführen; danach Radverkehr auf Fahrbahn	0	1	0	0	0	2,0
Kommentare: - ganze Stadt Tempo 30 ausweisen! - Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren						



<b>Station 9: Friedrich-Wilhelm-Straße / Marienstraße</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	2	3	3	0	0	2,1
Atmosphäre / Gestaltung	0	4	3	1	0	2,6
Sicherheit	0	0	2	6	0	3,8
Vorschlag FUSS e.V.: Mittelinsel als Querungshilfe (siehe Skizze in Anlage 2)	3	3	0	0	0	1,5
Kommentare: - Fußgänger brauchen alternatives gutes Querungsangebot - Insel zur Marienstr. - Mittelinsel für breite Übergangsmöglichkeit						

<b>Station 10: Friedrich-Wilhelm-Straße / Einfahrt zum Parkplatz „Husarenmarkt“</b>						
Benotung (nach Schulnoten)	1	2	3	4	5	Ø
(baulicher) Zustand	0	0	4	4	0	3,5
Atmosphäre / Gestaltung	0	0	3	3 ½	1 ½	3,8
Sicherheit	0	0	2	4	2	4,0
Kommentare: - deutliche Regelung zu Fußgänger bzw. Autoverkehr - Problem Privatgelände! Nur eine Hauptzufahrt möglich! - Beschilderung vs. Gestaltung?						

### Priorisierung des Handlungsbedarfes für die Stationen durch die Teilnehmenden:

Priorität	Stimmen	Station
1	6	1: Verkehrssituation Marktplatz (#4)
2	5	10: Parkplatzzufahrt zum Husarenmarkt (#17)
3	3	9: Überquerung der Friedrich-Wilhelm-Straße auf Höhe Marienstraße (#16)
4	2	3: Überquerung des Milowsgangs parallel zur Louisenstraße (#8)
		4: Raumverknüpfung Bereich Strelitzhalle und Park am Glambecker See (#9)
		5: Zugang zum Platz an der Strelitzhalle von Carlstraße (Treppe) (#10)
		6: Treppenanlage zwischen Twachtmannstraße und Töpferberg / Alte Gärtnerei (#13)
5	1	2: Gehwegüberfahrten und Situation für Radfahrer in der Glambecker Straße / Zufahrt Schulgang (#6)