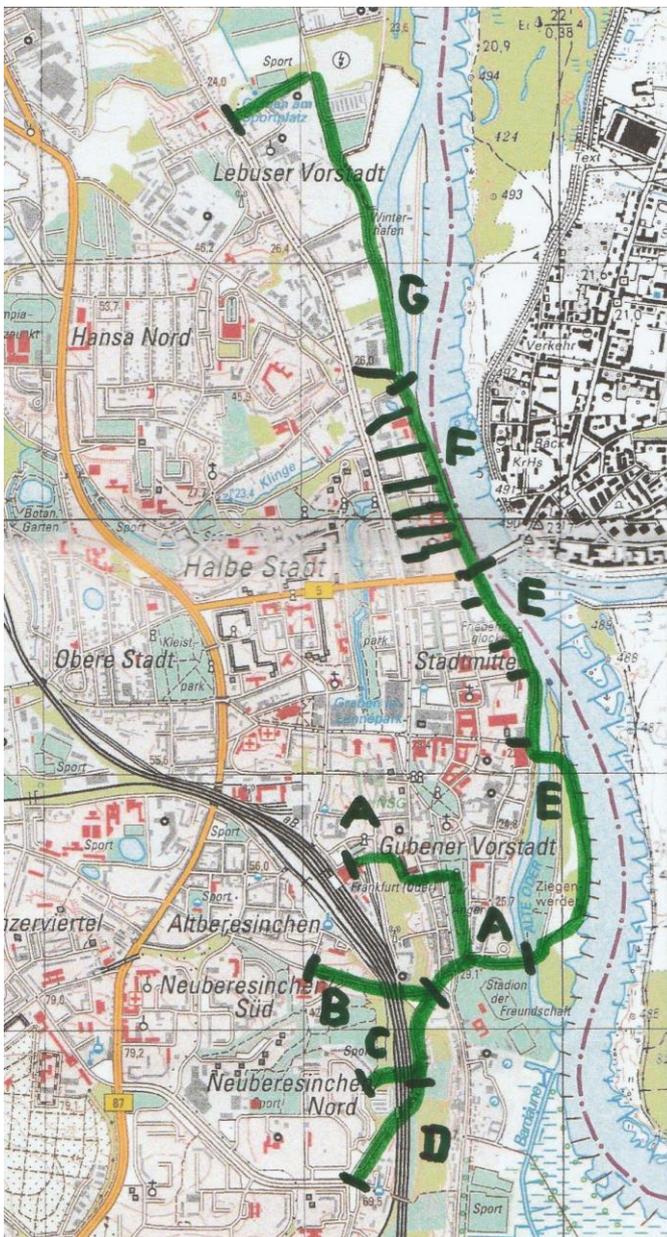
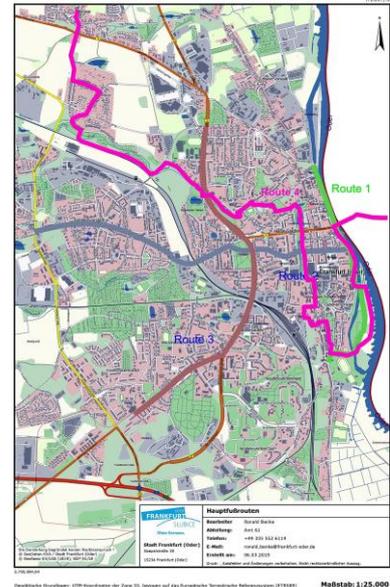


Route 1 (grün): An der Oder

Im Mobilitätsplan der Stadt Frankfurt (Oder) werden **sehr wichtige Fußverkehrsachsen** in der Stadt benannt. Darunter befindet sich die Oderpromenade (B).¹ Im Projekt-Vorgespräch² wurde diese als Route 1 mit drei anderen Routen einvernehmlich in Priorität gesetzt und im Süden bis zum Carthausplatz verlängert. Im Verlauf der Projektbearbeitung hat es sich als sinnvoll erwiesen, die Route an den Enden zu verzweigen und noch einmal zu verlängern, um die angrenzenden Stadtteile besser einbinden zu können.

Im Rahmen des Projektes: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ wurde vom FUSS e.V. folgender Fußverkehrscheck im Format „Blitzlicht“ durchgeführt.³ Dabei wurde der Wegeverlauf vom Süden zum Norden erfasst, wobei im Text Rückblicke im Text gesondert angegeben sind.



Die untersuchte Route 1 setzt sich aus folgenden sieben Teilabschnitten zusammen:

- Route 1 **A**: Vom Bahnhof bis zur Insel Ziegenwerder-Süd, S. 02
- Route 1 **B**: Aus Altberesinchen und Neuberresinchen-Nord bis zur Insel Ziegenwerder-Süd, S. 06
- Route 1 **C**: Aus Neuberresinchen/Nord bis zum Carthausplatz, S. 11
- Route 1 **D**: Aus Neuberresinchen/Süd bis zum Pfingstberg-Tunnel, S. 14
- Route 1 **E**: Von der Insel Ziegenwerder-Süd bis zur Stadtbrücke, S. 16
- Route 1 **F**: Von der Stadtbrücke bis zum Marina Winterhafen, S. 29
- Route 1 **G**: Vom Winterhafen zur Lebuser Vorstadt, S. 43

Zudem finden Sie hier

- Hinweise zu Infotafeln und Wegweisungen, S. 44
- ein kurzes **Fazit**, S. 45 und
- Quellenangaben, S. 46

Route 1 A: Vom Bahnhof bis zur Insel Ziegenwerder-Süd

Dieser Wegeabschnitt ist vom Verlauf identisch mit der Route 4 (Europäischer Fernwanderweg E1 – Vom Bahnhof Frankfurt (Oder) zur Stadtbrücke nach Slubice). Er wird dort aber schwerpunktmäßig aus der Sicht der touristischen Begebenheiten betrachtet.

1 Vom Hauptausgang des Bahnhofes Frankfurt (Oder) (rechts im Bild) führt der Weg über wohl einen der schönsten Bahnhofsvorplätze in Deutschland ...



2 ... in Richtung Osten (rechts) zu einem Durchgang der Eisenbahner-Siedlung am Kiliansberg,



3 Am Ende des Weges befindet sich das Eisenbahner-Gefallenen-Denkmal.



4 Dort führt eine Treppe südöstlich (rechts)...



5 ... den Kiliansberg hinunter.



- 6
A Der Weg mündet in die Straße Klenksberg, in die nach Süden (rechts) abgebogen werden muss.



- 7
A Nur wenige Schritte weiter biegt ein schmaler und ungepflegt wirkender Weg nach Osten (links) ab. Hier handelt es sich um eine historische Stadtverbindung, die bereits im Stadtplan aus dem Jahr 1882 enthalten ist.⁴

- **Empfehlung:**

Der Eingang in den Schwarzen Weg muss für ortsfremde Wanderinnen und Wanderer deutliche gekennzeichnet werden.



- 8
A Der Schwarze Weg hinter der Grundschule Mitte, dem ehemaligen Friedrichs- Gymnasium, ist momentan eigentlich gesperrt, aber dennoch frequentiert und hat offensichtlich als Verbindungsweg eine herausragende Bedeutung. Er führt abwärts, biegt vor einer Mauer in Richtung Süden (rechts)...



- 9
A ... und ein kurzes Stück weiter nach Osten (links) ab...



- 10
A ... und mündet in der Gubener Straße. Zum Zeitpunkt der Begehung war diese Einmündung eine Baustelle.

- **Empfehlung:**

- Auch diese Eingangsstelle müsste deutlicher herausgearbeitet werden.
- Der Weg sollte ist insgesamt zumindest mit einer wassergebundenen Decke versehen werden.



- 11 In der Gubener Straße führt der Weg ein
A kurzes Stück nach Norden (links) und ...



- 12 ... dann durch eine schmale Gasse ohne
A Namensbezeichnung nach Osten (rechts) abbiegend.



- 13 Die Gasse (rechts im Bild) mündet in der
A Lindenstraße gegenüber dem Sowjetischen Ehrenmal.

- **Empfehlung:**

Hier wäre eine Querungsanlage angemessen, z.B. eine Gehwegvorstreckung, zur Unterbindung des Abstellens von Kraftfahrzeugen.



Auf der Grünanlage Anger können dann alle Wege in Richtung Süden (aus der Gasse kommend nach rechts) genutzt werden. Im Westen (rechts) befinden sich repräsentative Villen, unter anderem das sogenannte Türmchenhaus (etwa in der Mitte im Foto).

- 14 Der Blick zurück zeigt Frankfurt (Oder) von
A einer seiner schönsten Seiten, von links nach rechts der Oderturm, die Gertraudenkirche, das Haus der Künste, das Sowjetische Ehrenmal und der Turm der Marienkirche.



- 15 Am südlichen Ende der Grünanlage Anger
A gibt es weder auf der westlichen Seite ...



- 16 ... noch auf der östlichen Seite einen gesicherten Überweg über die frequentierte und an dieser Stelle durch die Kurvenführung auch unübersichtliche Korsingstraße.

- **Empfehlung:**

An dieser Stelle ist eine Querungsanlage dringend geboten, wobei sich ein Fußgängerüberweg außerhalb der Gleisanlagen der Straßenbahn anbietet.



- 17 Der Weg führt weiter über die Straßenbahngleise, östlich (links) befindet sich die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Stadion“, in Richtung Eingangsbereich vom „Stadion der Freundschaft“. Die Übergangssituation ist erstaunlich: Während sich auf der gegenüberliegenden Seite ein konisch aufgeweiteter barrierefreier Eingangsbereich zum Stadion befindet, wird der Weg auf der Anger-Seite nicht aufgenommen.



- 18 Nach zwei Stufen biegt der E11 nach Osten (links) in den Hermann-Weingärtner-Weg ab.

- **Empfehlungen:**

- a) Der gesamte Querungsbereich sollte noch einmal hinsichtlich seiner Barrierefreiheit untersucht werden, wie es für Zugänge von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel nach den geltenden Regelwerken vorgeschrieben ist.



- b) Auf jeden Fall muss eine neue Querungsanlage zwischen der Grünanlage Anger und dem Herrmann-Weingärtner-Weg geschaffen werden.

- 19 Auf der anderen Straßenseite befinden sich das Hotel „Zur Alten Oder“ und östlich (rechts) daneben, ...



- 20 ... also am anderen Ende der Straßenbahnhaltestelle befindet sich ein Übergang zur sehenswerten Fischerstraße.



Route 1 B:

Aus Altberesinchen und Neuberresinchen/Nord bis zur Insel Ziegenwerder-Süd

1 Um die notwendige Anbindung der Stadtteile
B Altberesinchen und Neuberresinchen besser dokumentieren zu können, wurde der Fußverkehrs-Check bereits in der Großen Müllroser Straße an der Einmündung der Spremberger Straße gegenüber der Ulrich von Hutten-Schule begonnen. Hier gibt es einen Fußgängerüberweg.



2 Wenige Schritte Richtung Osten gleich nach
B der Einmündung der Kleinen Müllroser Straße aus dem Süden (rechts) folgt das sehenswerte Bauwerk des Eisenbahntunnels.



3 Die beiden frequentierten Fahrstreifen ver-
B engen sich auf etwa insgesamt 5,10 Meter und es wurde – mit dem kleinstmöglichen Verkehrszeichen – Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit angeordnet.



4 So ist die Geschwindigkeitsbeschränkung
B auf maximal 30 km/h auf der anderen Tunnelseite von der anderen Straßenseite zu sehen (Rückblick); aus der Windschutzscheibenperspektive gar nicht.



5 Während der Autoverkehr im Regelfall mit
B nur wenig verminderter Geschwindigkeit durchfließt stellt der Tunnel für die Fußgängerinnen und Fußgänger eine Zumutung dar. Die Abgase sind zwar nicht wahrnehmbar, aber allein der Verkehrslärm ist unerträglich.



- 6a Die benutzbare Gehfläche ist einschließlich
 B Schutzraum zum fließenden Autoverkehr
 etwa 1,00 Meter breit. Die diffuse Beleuch-
 6b tung ist auf die Fahrbahn gerichtet. Dies ist
 B nicht nur ein gefühlter Angstraum, sondern
 eine offensichtliche Gefährdung für die Ge-
 henden. Im Beobachtungszeitraum wurde
 zudem aus gleichen Gründen die Fläche
 auch von Radfahrenden genutzt. Eine Linie
 des öffentlichen Personennahverkehrs führt
 nicht durch den Tunnel, der Lkw-Verkehr
 scheint nicht signifikant zu sein.

- **Empfehlungen:**

Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge muss unbedingt reduziert werden.

- a) Die einfachste Maßnahme ist, dass die geschwindigkeitsdämpfenden Verkehrszeichen⁵ in den nach den derzeit geltenden Regelwerken korrekten Größen angebracht werden.⁶
- b) Darüber hinaus ist zu überdenken, ob die höchstzulässige Geschwindigkeit in diesem für alle Verkehrsteilnehmer überaus kritischen Bereich nicht per Verkehrszeichen auf 20 km/h herabgesetzt werden sollte⁷, um für den Radverkehr noch mehr Sicherheit zu schaffen.

Die Verkehrsflächenaufteilung entspricht natürlich nicht mehr den derzeitigen Planungsstandards, wonach eine Verkehrsflächenaufteilung stets von außen nach innen zu erfolgen hat.⁸ In diesem Fall ist eine beidseitige Vorgehensweise aufgrund der eindeutig zu engen Verhältnisse nicht möglich. Deshalb wird empfohlen,

- c) die Fußgängerführung auf die Südseite zu verlegen und dafür Sorge zu tragen, dass eine Straßenquerung an der Spremberger Straße und auf der Ostseite am Cart-hausplatz weiterhin sicher und komfortabel geregelt wird.
- d) Der Gehweg auf der Südseite könnte in der Regelbreite 0,20 Metern Zwischenraum zur Tunnelwand plus lediglich um 0,15 Meter auf 1,65 Metern verminderten Verkehrsraum plus Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr von 0,50 Metern nach den Regelwerken ausgeführt werden.⁹ Für die zweistreifige Fahrbahn würden dann nach den Regelwerken ausreichende 4,75 Meter zur Verfügung stehen.¹⁰

- 7 Für die einseitige Führung wäre die Eisen-
 B bahnunterführung am Buschmühlenweg
 (Grenzbahnhof) vor dem Eichwaldweg ein
 gutes Beispiel.



- 8 Darüber hinaus wird empfohlen,
 B e) Die Tunnelbeleuchtung auf die
 Randbereiche zu konzentrieren sowie
 f) dem Tunnel eine erfrischende Farbe
 zu geben.

Dafür ist wiederum der Tunnel in der Bahnhofsstraße ein gutes Beispiel, weil hier selbst bei Dunkelheit Angstbereiche vermieden wurden.



- 9 Nach Verlassen des Tunnels wird der
 B Gehweg nur einen kurzen Abschnitt lang
 breiter, ...



- 10 ... obwohl auf der Südseite eigentlich genügend Platz vorhanden ist (Rückblick). Die Tempo 30-Anordnung wird an dieser Stelle nicht aufgehoben. Durch Zeichen 306 StVO „Vorfahrtstraße“ vor der einmündenden Güldendorfer Straße wird aber der Verkehr beschleunigt.



- **Empfehlung:**

Der Gehweg sollte an diesem Abschnitt nach den Vorgaben in den Regelwerken verbreitert werden.

- 11 An der Einmündung der autoverkehrsmäßig
 B relativ unbedeutenden Güldendorfer Straße wurde eine unangemessen große Ausrundung vorgesehen.

- **Empfehlung:**

Weniger dringlich, aber durchaus hilfreich wäre ein vorgezogener Seitenraum.¹¹



- 12 An der Einmündung der Großen Müllroser
 B Straße in der Carthausplatz fehlt der Fußgängerübergang genau an der Stelle, wo die Fußgänger ganz offensichtlich die Straße queren wollen und auch sollten. Die Fahrzeuge biegen mit unverminderter und für die Situation unangemessen hoher Geschwindigkeit nach Südosten (rechts) ab, da in der Einbahnstraße nicht mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Das Zeichen 209 StVO, übrigens größer als das Tempo 30-Zeichen (siehe Foto 3) beschleunigt eher und die Kraftfahrenden rechnen nicht mehr mit querenden Fußgängern.



13

B Im Normalfall haben Fußgänger gegenüber dem abbiegenden Autoverkehr Vorrang, hier wurde dieser Grundsatz durch die Rückversetzung des Überganges nach Südosten (links) ausgehebelt (Rückblick). Noch unverständlicher wird die Situation durch die Anlage eines einzelnen Stellplatzes. So verhindert ein einziges Fahrzeug auch noch die Sichtbeziehung zu den abbiegenden Fahrzeugen.



14

B Verursacht aber dadurch nicht entschuldigbar wurde diese unsichere Querung offensichtlich durch die Wegeanlage auf dem Carthausplatz sternförmig zum Kriegedenkmal.



- **Empfehlungen:**

- a) Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte der Übergang direkt an die Straßeneinmündung verschoben werden, so wie dies in den Regelwerken vorgesehen ist.¹² Die kurze Wegeverschiebung würde dann auf der Platzseite stattfinden, sodass die Fußgänger hier ein kleines Stück Gehweg nach Südosten (rechts) gehen müssen, um den Weg auf diesem sehr schönen Platz zu erreichen. Damit wäre zumindest rechtlich die nach StVO übliche Vorrangregelung wieder gültig.¹³
- b) Eine sinnvolle Maßnahme wäre ein vorgezogener Seitenraum¹⁴ an der Stelle des derzeitigen Parkplatzes (Foto 11), um die Sichtbeziehungen zu verbessern und gleichzeitig die Abbiegegeschwindigkeit zu verringern.
- c) Eine deutlichere Dokumentation der Vorrangregelung wäre ein Fußgängerüberweg¹⁵ an dieser Stelle.

15

B Auf der nordöstlichen Seite des Carthausplatzes endet der am häufigsten benutzte Weg auf der Straßenverbindung vom Buschmühlenweg aus dem Süden (rechts) und der Korsingstraße aus dem Norden (links) und es ist gar kein Übergang vorgesehen. Die geradlinige Verbindung war zum Zeitpunkt der Begehung zugeparkt und das wird offensichtlich auch nicht verhindert. Auch dieser Straßenabschnitt ist



16

B frequentiert. Durch die Einbahnstraßensituation fahren hier zum großen Teil die gleichen Fahrzeuge mit noch immer unverminderter Geschwindigkeit um den Platz herum, wie beim Abbiegeverkehr auf der anderen Platzseite (Fotos 12, 13). Noch einmal die Platz-Ausgangssituation im Rückblick.



- **Empfehlungen:**

- a) Auch an dieser Stelle wäre ein vorgezogener Seitenraum auf beiden Seiten sinnvoll, die aus Gründen der erforderli-

chen Sichtbeziehungen deutlich vor den parkenden Fahrzeugen vorgezogen werden müssen, so wie es in den Regelwerken vorgesehen ist.¹⁶

b) Ein Fußgängerüberweg wäre durchaus angemessen.¹⁷

17 Gleich nach dieser unübersichtlichen Situation folgt ein Abschnitt des Weges, der gemeinsam mit dem Oder-Neiße-Radweg geführt wird. Von diesem Punkt aus führen breite Fußwege in Richtung Norden, die aber allesamt keinen gesicherten oder zumindest geregelten Übergang über die stark befahrene Korsing-Straße zum Grünzug Anger erlauben (siehe 15 bis 17 A).



18 Das ist insofern verwunderlich, da es sich um den Eingangsbereich vom „Stadion der Freundschaft“ handelt. Die Situation ist unbefriedigend und im Beobachtungszeitraum gab es mehrere kritische Situationen. (vgl. [Empfehlungen](#) zu Foto 18 A)



19 Auf der östlichen Seite der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Stadion“ gibt es eine geführte Verbindung zur Fischerstraße. Diese ist aufgrund des geringen Autoverkehrs durchaus angemessen.



20 Der Hermann-Weingärtner-Weg führt dann direkt zur Insel Ziegenwerder.



Route 1 C:

Aus Neuberesinchen/Nord bis zum Carthausplatz

- 1 Um die notwendige Anbindung des Stadtteil-
C les Neuberesinchen besser dokumentieren
zu können, wurde der Fußverkehrs-Check
bereits am Pflingstberg in Neuberesin-
chen/Nord begonnen.

Aus der Siedlung führt vom Clara-Zetkin-
Ring ein sehr aufwändig gestalteter, be-
leuchteter Abgang ohne Treppenstufen vom
Pflingstberg hinunter zur Guldendorfer Stra-
ße.

- 2 Wenn abschnittsweise doch Stufen enthal-
C ten sind, ...

- 3 ... wird alternativ dazu ein geschwängelter
C Weg mit geringer Neigung angeboten.

- 4 Auch an kleine Pausen wurde immer wieder
C gedacht.

- 5 Leider wirkte die gesamte Anlage zum Zeit-
C punkt der Begehung vernachlässigt und
kaum benutzt.



- 6 Der Weg führt zu einem Eisenbahntunnel.
C



- 7 Von oben auf dem Pflingstberg (vgl. Foto 1)
C gibt es ein paar Schritte nördlich (links) einen weiteren deutlich kürzeren Treppenabgang.



- 8 Unten angekommen führt dieser Weg dann
C ebenfalls zum Eisenbahntunnel. Auch dieser Weg wirkt nicht gepflegter. Dies ist eigentlich eine tolle Verbindung zur Innenstadt.



- 9 Der Tunnel am Pflingstberg ist ausreichend
C dimensioniert und wird aufgrund der Zugänge weitestgehend nur von Fußgängerinnen und Fußgängern benutzt.

- **Empfehlungen:**

- Die ungewöhnlich komfortable Fußverkehrsanlage sollte auf beiden Seiten deutlicher herausgestellt und gereinigt werden, damit sie wiederentdeckt wird.

- Der Tunnel sollte wegen seiner Länge und Enge auch am Tage beleuchtet sein und würde einen frischen Anstrich vertragen.



- 10 Der Übergang über die Güldendorfer Straße
C ist farblich abgesetzt und auf der Westseite (Tunnel) abgesenkt..

- **Empfehlungen:**

- Der Gehweg sollte auch an der Ostseite abgesenkt werden.
- Auf der Südostseite sollte ein breiterer vorgezogener Seitenraum zumindest markiert werden, um eine



- 11 Sichtbeziehung zu den Fahrzeugen
C zu ermöglichen, die in der Guldendorfer Straße durchaus auch schnell herunterfahren.



Diesen Überweg zur anderen Straßenseite sollte genutzt werden, da auf der westlichen Seite sich ein kaum nutzbarer gemeinsamer Geh- und Radweg befindet.

- 12 Kurz vor dem Tunnelleingang (Rückblick) auf
C der Westseite zuerst ein Verkehrszeichen „Radfahrer absteigen“ auf einem Gehweg, der sogar als solcher zu schmal ist. Erst ein paar Meter weiter ein Zeichen, dass es sich um einen Gehweg handelt. Gleich darauf das Zeichen für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Ein kleiner Schilderscherz, der sicherlich kaum beachtet wird, ...



- 13 ... weil der östliche Gehweg deutlich komfor-
C tabler und angenehmer zu begehen ist.



- 14 Er führt direkt auf den Carthausplatz.
C



Die kurze Wegeführung bis zur Insel Ziegenwerder wird ab Foto 12 B beschrieben.

Route 1 D:

Aus Neuberesinchen/Süd bis zum Pfingstberg-Tunnel

1 Um die notwendige Anbindung des Stadtteil-
D les Neuberesinchen besser dokumentieren
zu können, wurde der Fußverkehrs-Check
bereits am Wasserturm bzw. Platz der Be-
gegnung in Neuberesinchen/Süd begonnen.



2 An der für den Autoverkehr überdimensio-
D niert wirkenden und dadurch nicht fußgän-
gerfreundlichen Kreuzung Birkenallee, Müh-
lenweg, Am Wasserturm biegt die Gülden-
dorfer Straße nach Nordosten (rechts) ab
und verläuft bergabwärts. Auf dem östlichen
Gehweg (rechts) ...



3 ... zweigt wenige Schritte später eine Ne-
D benstraße ab, die wiederum ein kurzes
Stück aufwärts führt. Da der Seitenstreifen
der Güldendorfer Straße (etwa in Fotomitte)
als Gehweg nicht geeignet ist, muss diese
Straße gewählt werden. Dies ergibt sich ohne
Wegweisung durch die Wegeführung.



4 Auf der Anhöhe befindet sich auf der westli-
D chen Seite (links) ein Abgang zur Gülden-
dorfer Straße ohne Treppenstufen.

- **Empfehlungen:**

- a) Da dieser Zugang barrierefrei ge-
dacht ist, muss der Bordstein auch
abgesenkt werden.
- b) Darüber hinaus sollte er freigeschnit-
ten werden.



5 Dies gilt für den gesamten Weg, der
D c) Besser gepflegt werden sollte.



- 6 Auf dem oberen Straßenstück (vgl. Foto 4)
D befindet sich ein paar Schritte weiter ein zusätzlicher Treppenabgang.



- 7 • **Empfehlungen:**
D a) Auch dieser Abgang bedarf einer Pflege.
b) Darüber hinaus sollten beide Abgänge oben gekennzeichnet werden.



- 8 Beide Abgänge führen zurück auf die Göl-
D dendorfer Straße und unter die neuen Bahn-
brücken hindurch auf einem südöstlichen
(rechts) einseitigen Gehweg.



- 9 Nur wenige Schritte weiter befindet sich auf
D der gegenüberliegenden Straßenseite der
Pfingsberg-Tunnel. Auch dieser Weg bietet
eigentlich eine recht gute fußläufige Verbin-
dung aus Neuberesinchen/Süd zur Innen-
stadt.



Die kurze Wegeführung bis zum Carthusplatz wird ab Foto 11 C beschrieben.

Ab Route 1 E findet eine Bündelung der vier untersuchten Zuwegungen aus den südlichen Stadtteilen auf den Wegeabschnitt an der Oder statt.

Route 1 E: Von der Insel Ziegenwerder-Süd bis zur Stadtbrücke

Der folgende Wegeabschnitt ist vom Verlauf identisch mit der Route 4 – Europäischer Fernwanderweg E11. Er wird dort aber schwerpunktmäßig aus der Sicht der touristischen Begebenheiten betrachtet. Ab Foto Nummer 21 bis 87 haben die Fotos in den Routen 1 und 4 die gleiche Foto-Nummern, um sich bei Absprachen auf die gleiche Situation beziehen zu können.

- 21 Nach etwa 600 Metern wird die Brücke über
E der Alten Oder überquert, mit einer schönen
Aussicht Richtung Norden.



- 22 Damit wird die Insel Ziegenwerder betreten,
E das Herzstück des Europagartens 2003.



- 23 Die Wegweisung ergibt einen guten Über-
E blick über das Angebot auf dem oberen
Hermann-Weingärtner-Weg.

- **Empfehlung:**

Hilfreich wären zusätzlich Entfernungsan-
gaben und auch ein Hinweis zu einem WC.



- 24 Der Hermann-Weingärtner-Weg biegt weni-
E ge Schritte später nach Norden (rechts) ab.
Südlich der Kurve (rechts) befindet sich der
Naturlehrpfad Carthauswerder,...



- 25 ... geradeaus ein Aussichtspunkt, der den
E kurzen Abstecher eigentlich nicht so recht lohnt, da der folgende Uferweg deutlich mehr Ausblicke erlaubt. Wenige Schritte nach der Kurve auf der Westseite (links) befindet sich eine Erholungs- und Spielwiese.



- 26 Für Fußgängerinnen und Fußgänger ist der
E untere Weg an der Oder deutlich attraktiver, der auch als Wegeführung für den Europäischen Fernwanderweg E 11 empfohlen wird (siehe Route 4). Damit wird auch der Oder-Neiße-Radweg auf dem Hermann-Weingärtner-Weg verlassen. Der Weg biegt gleich nach der Kurve in Richtung Nordost (rechts) ab. Der Wegweiser befindet sich erst nach dem Abzweig, ist zu hoch angebracht und nicht eindeutig.



- **Empfehlung:**

Dieser Weg sollte einen gesonderten Wegweiser erhalten.

- 27 Er führt direkt zum Oderstrand, einer kleinen
E aber durch den Flußverlauf abwechslungsreich gegliederten Badestelle.



- 28 Der etwa 1,5 Kilometer lange beschauliche
E Weg an der Oder ist bei jedem Wetter beliebt, von der Aktionswiese ist der höher gelegene Hermann-Weingärtner-Weg (Oder-Neiße-Radweg) erreichbar, dort befindet sich neben dem Europahain/Heckentheater ein öffentliches WC.



- 29 Den links abbiegenden nach oben führenden
E Weg vernachlässigen ...



30 ...weil der untere Weg immer wieder neue
E Ausblicke liefert ...



31 ... und den Uferweg bis zum Platz Sommer-
E theater begehen. Zu bemängeln ist allen-
falls, dass es auf der gesamten Uferweg-
Strecke zum Zeitpunkt der Begehung keine
einzige Sitzbank gab. Das ist ungewöhnlich
und nicht angemessen, für eine derartig at-
traktive Wegeführung.



- **Empfehlung:**

Wünschenswert wären z.B. alle 50 bis
maximal 100 Meter eine Sitzgelegenheit mit Blick zur Oder.

32 Dort biegt der Weg in Richtung Westen
E (links) ab und führt zur sehenswerten Zie-
genwerderbrücke über die Alte Oder, die hier
überquert wird.



- **Empfehlung:**

Eine Rampe wäre an dieser Stelle sicher
hilfreich.

33 Von der Brücke gibt es noch einmal einen
E schönen Blick auf die Alte Oder und das
Auditorium Maximum der Universität.



34 Danach betreten die Wanderinnen und
E Wanderer (z.B. E 11) oder die Spaziergän-
gerinnen und Spaziergänger wieder Festland
(Blick zurück).



- 35 Gleich nach dem Verlassen der Insel Zie-
E genwerder befindet sich der Vorplatz des
Gräfin-Dönhoff-Gebäudes der Europa-
Universität Viadrina. Im Gebäude befindet
sich eine große Cafeteria.



- 36 Gleich nördlich (rechts) von der Ziegenwer-
E der-Brücke wurden angenehme Sitzge-
legenheiten geschaffen.



- 37 Von hier aus führt die Logenstraße in knapp
E 500 Metern zum zentralen Platz der Republik
mit den Einkaufszentren und der Hauptpost.

- **Empfehlungen:**

- a) Die Logenstraße ist der Ausgangs- oder Endpunkt einer frequentierten Fußwegeverbindung über das Zentrum hinaus mindestens bis zum Kleistpark und sollte unbedingt als eine eigenständige wesentliche Querverbindung gesondert untersucht werden.



- b) An dieser Stelle wären Hinweise für die Stadterkundung sinnvoll.

- 38 Der Weg geht weiter in Richtung Norden
E (nach rechts und sofort links) noch ein Stück
an der Alten Oder entlang. Zu Beginn eine
sehr schöne Anlage mit Treppen, Rampe
und Sitzgelegenheiten.



- 39 Es folgt ein landschaftlich sehr schöner We-
E geabschnitt, ...



- 39a ... der leider für eine gleichzeitige Nutzung
E von Radfahrerinnen und Radfahren mit ca. 2,00 Meter Breite deutlich zu schmal ist.



- 40 Er wird von Freizeitradlern und fälschlich
E auch als Teil des Oder-Neiße-Fernradweges genutzt, womit beide Verkehrsteilnehmergruppen nicht glücklich sein können.



- 41 Offensichtlich ist die parallel geführte kurze
E Uferstraße als Radwegverbindung vorgesehen (Rückblick). Sie wurde zum Zeitpunkt der Beobachtung von keinem Radler genutzt.



- 42 Das liegt sicher auch daran, dass die Ufer-
E straße auf der Südseite als Sackgasse kennzeichnet ist, ohne Freigabe für den Radverkehr, und die fehlende Radwegweisung auch nicht eindeutig für die Nutzung dieser Trasse spricht.



- 43 Dagegen befindet sich auf der Nordseite
E zwar eine Wegweisung für den Radverkehr nach Westen (rechts), aber dann auch keine Einführung in die Uferstraße. Man weiß also nicht, ob man den Weg zur Stadt nehmen soll oder die Uferstraße. Es handelt sich also um eine unschlüssige und unkonsequente Wegführung.



- **Empfehlungen:**

In diesem Fall wird

- a) eine Sperrung des Uferweges für den Radverkehr und z.B. ein Fußgänger-Symbol auf dem Weg als angemessen angesehen.
- b) Zudem ist eine deutlichere Führung des Radverkehrs über die Uferstraße, z.B. mit Radsymbolen auf dem Weg und Abstellplätzen an beiden Seiten erforderlich.

Auch damit wird man Radverkehr auf dem schmalen Gehweg nicht gänzlich ausschließen können, aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende eine eindeutigere und komfortablere Lösung anbieten.

- 44 Am Ende des Weges an der Nordseite
E (Rückblick) befindet sich eine Sitzterrasse... mit schönen Ausblicken und Aufenthaltsmöglichkeiten am Ufer, die auch von Radfahrenden gesehen und damit genutzt werden kann. Deshalb sind an dieser Stelle (siehe Foto 43) Fahrradbügel besonders wichtig.



- 45 • **Empfehlung:**
E Auch den Fußgängerinnen und Fußgängern sollte man vermitteln, dass an dieser Stelle ...



- 46 ... auf gemeinsamen Flächen mit Radverkehr zu rechnen ist.
E Obwohl die Flächen mit flacher Pflasterung auf dem ersten Blick ausreichend dimensioniert erscheinen, dürfte dies an Wochenenden mit flanierenden Bürgern und Bürgerinnen sowie gleichzeitigem durchaus auch schnelleren Radverkehr in beiden Richtungen nicht der Fall sein.



• **Empfehlung:**

Hier ist zu überlegen, ob nicht zusätzlich eine Radspur auf dem ausreichend großen Platz angelegt werden sollte. Es ist nicht so recht einsehbar, warum die Fläche mit der radfahrunfreundlichen Pflasterung so groß sein muss.

- 47 Hinter dem Häuserblock wäre eine Radwegführung möglich, mit schönem Ausblick
E auf die Stadtmitte, aber nicht auf die Oder (Rückblick aus der Bischofstraße).

• **Empfehlung:**

Da der Oder-Neiße-Radweg wenige Einblicke in die Stadt bietet, wäre dies durchaus eine diskussionsfähige Alternative.



- 48 Von hier aus führt ein schmaler Durchgang
E zur parallel verlaufenden Faberstraße und über diese und die nördlich querende Bischofstraße ist die Innenstadt in wenigen Schritten erreichbar.

• **Empfehlung:**

Auf diesen kleinen Abstecher sollte hingewiesen werden, ...



- 49 ... weil sich von hier aus ein unerwartet
E schöner Blick auf den Oderturm und die Ma-
rienkirche eröffnet.



- 50 Der Weg am Oderufer endet etwas unver-
E mittelt in einem Parkplatz. Trotz der geringen
Belegung der Stellplätze zum Zeitpunkt der
Begehung wirkt der Übergang in Richtung
Holzmarkt an dieser Stelle ungeordnet und
für Wanderinnen und Wanderer, Spazier-
gängerinnen und Spaziergänger nicht einla-
dend. Es ist nicht ersichtlich...



- 51 ... dass nur wenige Schritte weiter, beim
E Zusammentreffen der Alten Oder mit der
Oder Weg weitergeführt wird.

- **Empfehlung:**

Die durch gesonderte Pflasterung hervorge-
hobene Gehfläche sollte über die gesamte
Oderpromenade durchgängig und barriere-
frei geführt werden.



- 52 Fahrradboxen sind städtebaulich auch nicht
E gerade ein Höhepunkt, wenn sie an solchen
Stellen platziert sind. Wogegen die Fassa-
den im Hintergrund sehr schön saniert wur-
den, dadurch aber an Wirkung einbüßen.

- **Empfehlung:**

Es mag in der Stadt nicht gerade ein populä-
rer Hinweis sein, aber eine Umstellung
dieser sinnvollen Anlage würde das Stadtbild verbessern.



- 53 Hinter der alten Garnisonsschule, heute
E Kleist-Museum, wird die erste Anlegestelle
an der Oder erreicht. Auch hier ist die Situa-
tion für Zu Fuß Gehende eher rustikal. Die
als Gehweg zu erkennende Führung endet
plötzlich an einer Brüstung zur Oder.
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)



- 54 Die Wegeführung und die eigentlich den
E Weg leitende Pflasterung wirkt insgesamt
sehr willkürlich und nicht durchstrukturiert.
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)
- 55 Dabei ist unvermeidlich, dass sich die beiden
E Teilnehmergruppen der aktiven Mobilität
stets den Randstreifen teilen.
- 56 An der Einmündung der Bischofstraße ist
E der Blick in die Innenstadt durchaus reizvoll.
An dieser Stelle führt die Kleist-Route zum
Kleist-Museum und berührt damit fast den
Europäischen Fernwanderweg E 11 (Route
4).
- 57 Die Promenade in der Bischofstraße für zur
E Deutsch-Polnischen-Tourist-Information im
Bolfrashaus in der Großen Oderstraße und
direkt auf den Marktplatz.
 - **Empfehlung:**
An dieser Stelle sollte sich ein deutlicher
Hinweis zur Touristinformation befinden.
- 58 An der Anlegestelle werden noch einmal die
E unerklärlichen Pflasterungen deutlich, der
Fußweg führt aus dem Süden kommend
direkt auf eine mittig aufgestellte Informati-
onssäule....
- 59 ... und aus Norden kommend (Rückblick)
E endet er am Pavillon-Pfosten der Anlegestel-
le. Selbst am Reißbrett hätte diese unattrak-
tive und nicht barrierefreie Wegeführung
auffallen sollen.
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)



- 60 In der Weiterführung in Richtung Norden lädt
E ein Restaurant zum Verweilen ein.



- 61 Vom Holzmarkt führt die Carl-Philipp-
E Emanuel-Bach-Straße vom Museum Via-
drina (rechtes Gebäude) zum Rathaus
(mittig) und ist als Querverbindung in Rich-
tung Westkreuz für das Projekt als Route 2
ausgewählt worden.



- 62 Auf dem Holzmarkt an der Oder befindet die
E Friedensglocke.



- 63 Die als Fußweg anzunehmende Wegefüh-
E rung endet auf der Ostseite der Glocke ver-
setzt zu einer Treppe mit überhöhten Stuf-
enhöhen...



- 64 ... und auf der Westseite mit einer langge-
E zogenen angeschnittenen Treppe. Eine für
Sehbehinderte sehr unschöne Situation.
Beide Varianten sind nicht barrierefrei ...



65 ... und nur, wenn man die grobe Pflasterung
E des Platzes insgesamt überquert, befindet
sich auf der Westseite eine Rampe (Rück-
blick). Warum die Fuß- und Radgerechtere
Wegeplatten um den Häuserblock herum
und nicht auch über den Platz geführt wer-
den, ist nicht so recht einsichtig.
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)



66 Oben angekommen hat man die Möglichkeit,
E die Fuß- und Radwege voneinander zu tren-
nen, da es hier zwei parallel geführte Wege
gibt. Die farblich abgesetzte Pflasterung
aber gibt auch hier keine eindeutigen Wege-
führungen vor.



- **Empfehlungen:**

a) Es bietet sich an, dem Radverkehr
die westliche Seite zuzuordnen, da
der Weg dann bis zur Brücktorstraße
auf dieser Seite verbleibt. Dies muss
aber sehr deutlich gekennzeichnet
werden.

b) Die Anbindung Brücktorstraße / Kleine Oderstraße wurde nicht näher untersucht, da sie sich als mögliche Alternativtrasse parallel zur Slubicer-Straße mit sehr starkem Kfz-Verkehr anbietet und als gesonderte Route zumindest bis zur Rosengasse und dem Lennépark (Route 4) gesondert untersucht werden sollte.

67 Auf der Westseite zur Innenstadt (links) folgt
E das Museum Junge Kunst (Packhof) mit ei-
nem netten kleinen Café und von dort an hat
die Oderpromenade zwei parallele Wege, ...



68 ... mit sehr schönen Ausblicken, Sitzgele-
E genheiten sowie Kunst im Öffentlichen
Raum. An dieser Stelle zeigt sich die Oder-
promenade von ihrer schönsten Seite.



69 Erstaunlicherweise sind die meisten Bänke
E so aufgestellt worden, dass man die Oder im
Rücken hat, ...



- 70 ... aber es gibt auch Ausnahmen mit einer
E freien Sichtwahl.



- 71 Der dann folgende enge Durchgang an ei-
E nem weiteren Restaurant kurz vor der Brück-
torstraße erhöht die Abwechslung im Wege-
verlauf. Für eine gemeinsame Nutzung von
Fuß- und Radverkehr ist er allerdings nicht
ausreichend.

- **Empfehlung:**

Hier sollte der Oder-Neiße-Radweg und
überhaupt der Radverkehr unbedingt
deutlicher auf den zweiten Weg (links im Bild) verlegt werden, was durch die empfohlene
Maßnahme zu Foto 66 bereits erfolgen sollte.



- 72 Geringste Gehwegbreite: 0,90 Meter. Im
E Beobachtungszeitraum drängelten sich hier
tatsächlich auch noch Radfahrerinnen und
Radfahren durch. Ganz sicher nicht, weil sie
es so wollten, sondern weil sie als Ortsun-
kundige die Alternative so schnell nicht er-
fassen konnten.



- 73 Hinter dem Restaurant, in der geradlinigen
E Weiterführung des Weges am Packhof (Fo-
tos 66, 67), befindet sich ein breiter gemein-
samer Fuß- und Radweg, den ortskundige
Radfahrerinnen und Radfahrer auch benut-
zen.

- **Empfehlungen:**

An diesem Engpass ist

- a) eine eindeutige Sperrung des Uferweges für den Radverkehr sowie
- b) eine deutlichere Führung des Radverkehrs über den parallel vorhandenen Weg in-
nerhalb der Oderpromenade notwendig, z.B. mit Radsymbolen auf dem Weg und
Abstellplätzen an beiden Seiten.

(vgl. **Empfehlung** zu Foto 43)

- 74 Auch von der anderen Seite (Rückblick)
E können Radfahrende nur erahnen, dass der
Radweg hier nach Westen (rechts) abbiegt.
Derzeit gibt es an dieser Stelle nicht einmal
eine Wegweisung.



- 75 Ein Stein reicht da offensichtlich nicht aus.
E (siehe **Empfehlung** zu Foto 73)



- 76 • **Empfehlung:**
E Zudem sollte im schmalen Fußweg die Pflasterung rollatorgerecht nachgebessert werden.



Selbst im kurzen Beobachtungszeitraum wurden die diesbezüglichen Schwierigkeiten deutlich.

- 77 Nach dem Engpass folgt ein überraschender
E Blick auf die Silhouette der Stadt aus der südlichen Blickrichtung mit der Friedenskirche, der Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach und der Stadtbrücke über die Oder. Von der Brücktorstraße führt die Kleist-Route gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 (Route 4).



- 78 Danach (Rückblick) gibt es keine Möglichkeit
E für die Trennung von zwei Fuß- und Radwegen.



- 79 • **Empfehlung:**
E Die Oderpromenade hat an dieser Stelle eine ausreichende Breite um eventuell sogar einen getrennten Geh- und Radweg anzuordnen. Wenn man den schnelleren Radverkehr auf die Westseite (links) verweist, wird das flanieren erleichtert und beide Verkehrsmittelnutzergruppen würden davon profitieren.



- 80 Die Stadtbrücke ist mit ihrer überaus wechselhaften Geschichte derzeit ein wichtiger
E Verbindungsweg zwischen Polen und Deutschland. Sie wird hoffentlich für die Friedenssicherung ein ganz markanter Eckpunkt bleiben.



- 81 Die Erreichung der Brückenebene bzw. von
E der Brücke zur Promenade ist auf verschie-
denen Wegen möglich. Direkt vor der Brücke
befinden sich Treppen (siehe Foto 78).
Ab etwa dem Engpass am alleinstehenden
Haus gibt es eine langgezogene Rampe.



- 82 Auf einer größeren höher gelegenen Platt-
E form sind im Hintergrund Treppen (links und
rechts) sowie ...



- 83 ... eine weitere kurze Rampe zu entdecken.
E



- 84 Wird die Rampe benutzt, führt sie nach ei-
E nem kurzen Weg Richtung Norden (nach
rechts) allerdings zu einer Treppe.



- 85 Muss es barrierefrei sein, ist der Umweg bis
E zur Großen Scharnstraße beträchtlich. Da
es aber ausreichend weitere Zugangs-
möglichkeiten für den städtischen Freizeit-
verkehr von der Stadt zur Oderpromenade
gibt und Wanderwege nicht grundsätzlich
barrierefrei zu führen sind, ist diese Situation
nicht zu bemängeln.



- 86 Auch auf der nördlichen Seite der Brücke
E befinden sich Treppen von Oderpromenade
herauf ...



- 87 ... bis auf Brückenebene.
E



Route 1 F: Von der Stadtbrücke bis zum Marina Winterhafen

- 88 Die Brückenunterführung ist eine breite
F Promenade, die farblich sehr frisch wirkt und
sehr abwechslungsreiche Ausblicke erlaubt.



- 89 Auf der nördlichen Seite befindet sich eine
F breite am östlichen Rand (rechts) ange-
schnittene Treppe und daneben eine Ram-
pe.



- 90 Der Blick zurück zeigt, dass die Treppe sich
F bei heller Lichteinstrahlung farblich nicht von
den anschließenden Flächen unterscheidet,
eine für Menschen mit eingeschränkter Seh-
fähigkeit gefährliche Situation, die zu stürzen
führen kann.

- **Empfehlung:**

Hier sollte die Treppe

- 91 a) wenigstens oben und unten farblich ab
F gesetzt oder
b) besser nach den Regelwerken barrierefrei
umgestaltet werden.¹⁸

Im Foto ein Beispiel aus dem Bahnhofsbe-
reich von Chemnitz.



- 92 Der folgende Promenadenabschnitt ist wiederum mehrstreifig und sehr abwechslungsreich gestaltet. Hier sollte eigentlich auch einmal ein ungeordnetes Miteinander von Freizeitverkehrsteilnehmern mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten möglich sein.



- 93 Sehr schön die erhöhten Sitzgelegenheiten mit Blick auf die Promenade.



- 94 Der Abgang von der Oderpromenade zur Friedenskirche und über die Badergasse zur Karl-Marx-Straße (Magistrale) ist etwas versteckt zwischen den erhöhten Sitzplätzen und einem Panorama-Café.



- 95 Es ist nicht der interessanteste Durchgang zur Stadt.



- 96 Städtebaulich angenehmer wirkt die dann folgende Collegienstraße mit Blick auf die Friedenskirche auf der einen ...



- 97 ... und dem Stadtarchiv auf der nördlichen Seite mit dem breiteren Gehweg.



- 98 Die Collegienstraße ist auch gleichzeitig Teil
F der Kleistroute.
Die Schulstraße mit abgesenkten Gehwegen
überquerend ...



- 99 ... ist sehr schnell die Karl-Marx-Straße
F (Magistrale) erreicht (Blick in Richtung Süden
zum Oderturm).



- 100 Der Blick zurück zum Stadtarchiv und der
F Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach ist
mit den hübschen Blumenrabatten auf dem
Gehweg sehr angenehm.



- 101 Zurück zur Oderpromenade: Kurz vor der
F Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach
wechselt das Pflaster und nicht nur der Junge
auf dem Rad möchte möglichst das folgende
Kopfsteinpflaster meiden. Hier sollte
allerdings auch keine eigenständige Radspur
durchgeführt werden, die dann zum schnelleren
Fahren verleiten würde. Eigentlich sollte auf diesem kurzen
Wegeabschnitt zum Absteigen animiert werden.



- 102 Die Römertreppe direkt vor der Konzerthalle
F ist eine sehr schöne Anlage, der es allerdings
im unteren Bereich an Aufenthaltsmöglichkeiten
mangelt.

- **Empfehlung:**

An dieser Stelle wären einige wenige Sitzmöglichkeiten, z.B. Betonquader mit Sitzecken aus Holz oder ähnliche Angebote sehr schön.



103 Die Situation an der Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach ist sehr kontrastreich. Auf der südlichen Seite der architektonisch strenge Anbau an die historische Nikolai- oder Unterkerche, ...



104 ... auf der nördlichen Seite der eher unaufgeräumte Bereich der ehemaligen Gasanstalt mit der Bar „Havana!“. Beides könnte durchaus städtebaulich gut zusammenpassen, wurde aber zum Zeitpunkt der Begehung durch eine Ansammlung abgestellter Fahrzeuge nicht gerade verschönert.



105 Dadurch machte auch die dazwischen einmündende Lebuser Mauerstraße keinen einladenden Eindruck.



106 Trotz Fußgängerzone mit Zeichen 242 StVO scheint sie gerne zum Parken von Fahrzeugen benutzt zu werden, die Aufnahmen stammen aus drei verschiedenen Tagen.

- **Empfehlung:**

Hier sollte wohl stärker kontrolliert werden.



107 Offiziell aufgeweicht wird die StVO-Regelung für Fußgängerzonen auch durch die Zulassung von Taxen im Haupteingangsbereich der Konzerthalle. Das ist verständlich, aber auch ein wenig unkonsequent, wenn man beachtet, dass der barrierefreie Zugang in der Lebuser Mauerstraße ein wenig versteckt ist und abseits vom Taxistand.



108 Dieser Straßenabschnitt sollte aber hinsichtlich seiner Funktion als sehr angenehme Querverbindung von der Oderpromenade zur Karl-Marx-Straße in einer Fußwegenetzplanung in Priorität gesetzt werden.



109 Der Übergang über die Schulstraße hat abgesenkte Bordsteine.



110 Es folgt der sehr schöne Topfmarkt nördlich (rechts) an der Lebuser Mauerstraße mit einem Wegwieser unter anderem zum Lennépark.



111 Davor muss die Karl-Marx-Straße überquert werden. Auf der anderen Straßenseite beginnt der Lennépark mit dem Karl-Marx-Denkmal, doch wirkt gerade an dieser Stelle die Magistrale sehr breit.



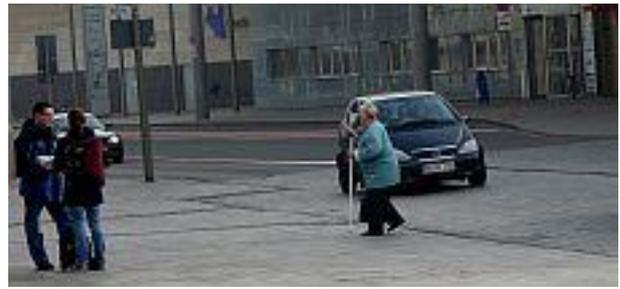
- **Empfehlungen:**

- a) Es gibt mehrere Stellen, an denen in der Karl-Marx-Straße Querungsanlagen wichtig wären, aber an dieser Stelle sollte die Fußgängerquerung in Priorität gesetzt werden.

Da ein Fußgängerüberweg kaum durchsetzbar sein wird¹⁹, ist der Handlungsspielraum nach den Regelwerken nicht sehr groß.

- b) Als ein Schritt wären vorgezogene Seitenräume²⁰ unter Einbeziehung der Bushaltestellen und mit auf beiden Seiten abgesenkten Bordsteinen sinnvoll, allein schon um damit die Querungsstelle zu verdeutlichen und die Fußgängerinnen und Fußgänger zu ermutigen.
- c) Eigentlich wäre hier sogar ein breiterer Übergangsbereich angemessen, der bis zur Straße Am Graben reicht, wenn dieser Grünzug mit der zukünftig sanierten und wiederbelebten Gasanlage Wirklichkeit wird. Da es in Deutschland keine „Begegnungszone“ gibt, experimentieren andere Städte in vergleichbaren Fällen mit der Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen.

- 112 Das ist z.B. in Duisburg am Opernplatz mit
F immerhin ca. 13.000 Kfz pro Tag mit einer angehobenen Fahrbahn und einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich²¹ erfolgreich umgesetzt worden (Foto) oder auch z.B. als „Berliner Begegnungszone“ in der Maaßenstraße in Berlin-Schöneberg.



- d) Kostengünstiger als eine Teilaufpflasterung wäre es sicherlich, so wie in vielen Staaten auf der Welt erfolgreich erprobt, Querstreifen zu markieren, die zum Überweg hin breiter werden und in der Mitte als Zebrastrifen in Gehrichtung wirken. Diese „optischen Schwellen“ täuschen eine Teilaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor, fördern damit die Aufmerksamkeit der Fahrenden und vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland dürfen sie nach der Straßenverkehrs-Ordnung²² nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber zum Beispiel in hellblau sind sie nicht definitiv ausgeschlossen und genauso wirksam.

113

- F e) Wichtig ist, dass die Überquerungsbereiche von Straßenbahnschienen deutlich auf der Fahrbahn markiert werden. Solche Markierungen finden sich z.B. in der gesamten Stadt in Brüssel.



Letzter Vorschlag könnte ein „experimenteller“ Baustein für den gesamten Straßenzug der Karl-Marx-Straße und Berliner Straße werden, der in Deutschland in dieser Form noch nicht erprobt wurde. Hier sollte die Landesregierung, möglicherweise als ein Herausstellungsmerkmal der Fußverkehrsstrategie in Frankfurt (Oder) im Rahmen der von ihr geplanten Landesinitiative „Stadt zu Fuß“²³ einbezogen werden.

- 114 Zurück an die Oderpromenade:

- F • **Empfehlung:**
Am Abschnitt zwischen der Lebuser Mauerstraße und der folgenden Straße Am Graben wäre eine Radwegeführung ohne Kopfsteinpflasterung wieder angemessen.



- 115 Der Zugang über die Straße Am Graben ist wieder deutlicher für den Kfz-Verkehr gesperrt.



- 116 Der Blick gen Süden (nach links) zur ehemaligen Gasanstalt könnte möglicherweise in Zukunft eine Aufwertung erfahren.



117 Die Nordseite (nach rechts) müsste städtebaulich einbezogen werden. Insofern kann diese Querverbindung zurzeit noch nicht als besonders angenehm hervorgehoben werden.



118 Wobei die nach den Weltkrieg verbliebenden und sanierten Gebäude ein durchaus ansehnliches Ensemble auf der Ostseite des Platzes ergeben (Rückblick).



119 Anschließend muss wiederum die Schulstraße überquert werden. Die beiden Bordsteine auf der Ostseite sind abgesenkt, der Bordstein auf der gegenüberliegenden Seite nicht.



- **Empfehlung:**

Frankfurt (Oder) würde ein Bordsteinabsenkungsprogramm benötigen, bei dem in erster Linie versucht werden sollte, gegenüberliegende Bordsteine abzusenken.

120 Auf der anderen Seite befindet sich wiederum der Topfmarkt (vgl. Foto 110), wobei auf dieser Strecke allerdings Treppenstufen zu überwinden sind, um an die Karl-Marx-Straße zu gelangen.



121 Der Durchgang zur Mühlengasse und der Kietzer Gasse dürfte eher für den kurzen Freizeit- und Alltagsverkehr und weniger für den Tourismus von Bedeutung sein.



122 Er führt sehr schnell zur selben Parkplatzsituation wie über die Straße am Graben (vgl. Foto 117), im Hintergrund die sanierungsbedürftige Gasanstalt.



123 Danach folgt der Übergang über die Schul-
F straße zum Karl-Ritter-Platz, der ebenfalls
weitgehend als Parkplatz genutzt wird. Er
liegt am Straßenzug Berliner Straße / Karl-
Marx-Straße auf der Höhe der auf der West-
seite einmündenden Straße Halbe Stadt.



124 Zurück zur Oderpromenade: Wie in ganz
F Frankfurt (Oder) befinden sich auch an die-
ser immer wieder Kunstwerke. Kleinere, wie
hier die „Zirkusreiterin“...



125 ... oder auch größere Objekte (beides Rück-
F blicke).



126 Die Radfahrerinnen und Radfahren freuen
F sich (Rückblick), dass sie ab der Straße Am
Graben (vgl. Foto 115) wieder zwischen den
ehemaligen Schienen der Hafengebäude einen
leicht befahrbaren Plattenweg vorfinden,...



127 ... den sie als eine Art Radwegführung
F gerne annehmen,...



128 ... der aber letztlich direkt auf eine Beton-
F brüstung führt.



129 Kurz davor mündet die Ziegelstraße wieder
F etwas großzügiger gestaltet in die Oderpro-
menade.



130 Sie ist teilweise umgestaltet worden, wie hier
F mit einem nicht regelkonformen vorgezogenen
Seitenraum ...



131 ... oder nicht barrierefreien Übergängen,...
F



132 Und z.B. einer sehr breiten Bordsteinabsen-
F kung, die allerdings auf eine Zufahrt zurück-
zuführen ist. Die Gehwege sind eigentlich
recht gut ausgebildet, aber die gesamte
Straßensituation wirkt noch sehr zusam-
mengestückelt.



133 Auch ist die Aussicht auf die teilweise als
F Parkplatz genutzte Brachfläche nicht sehr
schön.



134 Am Ende der Ziegelstraße befindet sich ein
F Hausdurchgang zur Berliner Straße ...



- 135 ... mit einem interessant gestalteten barrierefreien Zugang zu den Einkaufskolonaden.
F



- 136 Zurück zur Oderpromenade: An der Einmündung der Ziegelstraße ein weiteres Restaurant. Im Stadtplan²⁴ wird der Oder-Neiße-Radweg zwischen den beiden Gebäuden nach Westen einbiegend (nach links) und an dem hinteren ehemaligen Lagergebäude auf der Westseite vorbei führend dargestellt.



- 137 In der Praxis führt ein erst nach dem Objekt (Foto 125) benutzbarer zweiter Plattenweg zwischen den Schienen geradeaus auf einen Engpass mit einer Breite von ca. 2,60 Metern auf der Ostseite des Gebäudes (rechts) zu.
F



- 138 Eine genauere Betrachtung der Situation zeigt, dass hier die Fußwege (links) und auch die Radwege (rechts) hindurchführen.

- 139 Eine ziemlich problematische Situation, ...
F



- 140 ... zumal es sich um eine abschüssige Wegstrecke handelt und Radlerinnen und Radler aus Nordrichtung in der Regel auch ziemlich schnell hinunter fahren.
F



- 141 Auf der Nordseite der Rampe eine Wegver-
F zweigung, die nicht eindeutig markiert ist.



- 142 Geradeaus die Wegweisung für Wanderwege, wobei der hier mar-
F kierte Jakobsweg Nordroute im Stadtplan auf der Berliner Straße
im Westen geführt wird und gar nicht an dieser Stelle. Für den
westlich abzweigenden Weg (nach links) gibt es keine Markierung,
sodass Radfahrerinnen und Radfahrer annehmen können, dass
dieser direkt durch den Spielplatz führende Weg der Fernradweg
ist. Auf diesem Weg muss man aber offensichtlich doch geradeaus
weiter fahren,...



- 143 ... denn am kurz danach folgenden westli-
F chen Abzweig befindet sich eine Informati-
onstafel für den Oder-Neiße-Radweg (beid-
seitig), der bestätigt, dass man sich gerade-
aus oder nach Westen (links) einbiegend
oder auf beiden Wegen auf dem richtigen
Pfad befindet.



- 144 Am westlich abbiegenden Weg steht aller-
F dings eine Infotafel über die Ortsteilroute
Frankfurt (Oder), die wiederum als Radweg
konzipiert ist. Sie führt an dieser Stelle durch
die offensichtlich sehr beliebte Spielplatz-
und Erholungsanlage hindurch, ...



- 145 ... also direkt an einem Spielplatzhügel vor-
F bei (Rückblick).



- 146 Der Weg geradeaus (Foto 112) ist zumindest insofern eindeutig, dass es egal ist, ob man den verkürzenden dritten westlichen Abzweig wählt oder wiederum geradeaus fährt: Am Marina Winterhafen muss in Richtung Westen (links) abgebogen werden.



- 147 Die Straße zwischen dem Marina Winterhafen im Westen und die Oder im Osten ist eine Sackgasse. Alle Fuß- und Radwege werden gebündelt an der Westseite des Hafens vorbeigeführt.



Seit der Ziegelstraße (Fotos 106 und 107) ist die Radwegführung für die Benutzerinnen und Benutzer diffus und es ist nicht einzusehen, warum der Radverkehr mehrfach in die Spiel-, Erholungs- und Ruhezone hineingeführt wird. Das ist insgesamt eine sehr unschöne Situation.

- 148 Noch einmal zurück bis zur ehemaligen Lagerhalle nach der Einmündung der Ziegelstraße (siehe Foto 137). Wie schon angemerkt, verläuft der Oder-Neiße-Radweg im Stadtplan nicht durch diese Rampe, sondern westlich von der Lagerhalle (links) vorbei. Die Situation lässt das aber nicht erahnen, der Plattenweg führt direkt zur Rampe, das Kopfsteinpflaster daneben lädt nicht zum Radfahren ein und die Möblierung deutet nicht auf einen abknickenden Fahrradweg hin.



- 149 Rückblickend, die alte Lagerhalle befindet sich jetzt auf der Ostseite (links), sieht der Weg für Radfahrer nicht einladender aus, ...



- 150 ... ist aber als solcher eindeutig beschildert.



- 151 Ein kleines Stück weiter, zwischen der Rückseite der Gerstenberger Höfe im Westen (links) und dem Sportplatz auf der Ostseite (rechts) ist die Pflasterung für das Radfahren bereits angenehmer...



- 152 ... und dann folgt ein neu gebauter Radweg
F mit Abstellanlagen und Picknickplatz westlich von den Spiel- und Erholungsflächen (rechts).



- 153 Der Radweg mündet in die Hafensstraße
F (links), Radfahrerinnen und Radfahrer werden dort eindeutig nach Osten (rechts) und über die Straße dann wieder gleich nach Norden (links) geleitet. Auch von Norden kommend wird der Radverkehr hier eindeutig auf den neuen Radweg geführt. Das bedeutet, es gibt hier zwei sich widersprechende Wegeführungen, wovon die eine an der Oderseite noch zusätzlich dreifach verzweigt und die andere nur vom Norden aus konsequent umgesetzt wurde.



- **Empfehlung:**

- Am nördlichen Ende der Oderpromenade sollte unbedingt noch einmal das gesamte Fahrradwegesystem überdacht und konsequent in die Praxis umgesetzt werden. Der Oder-Neiße-Radweg und die Ortsteilroute sollten nicht in einem Knotenpunkt umständlich und teilweise auch uneinsichtig getrennt geführt werden.
- Es sollte durch eindeutige Wegweisungen und Markierungen darauf hingewirkt werden, dass Fuß- und Radverkehr getrennt oder gemeinsam auf entsprechend breiteren Wegen geführt werden und der Radverkehr die Erholungsflächen nicht durchschneidet, sondern zur Mitnutzung tangiert.

- 154 c) Die zwei ersten nach Nordwesten
F abzweigenden Wege sollten deshalb von beiden Seiten eindeutig als Verbindungswege zu den Spielplätzen- und Erholungsanlagen dem Fußverkehr vorbehalten bleiben. An den Enden sind Fahrradabstellplätze sinnvoll.



Für die Wegeführung gibt es zwei Alternativen, die nicht wie bisher miteinander vermischt werden sollten:

- Der Radverkehr wird, wie im Stadtplan abgebildet und durch einen neuen Radwegbau offensichtlich auch gewünscht, bereits vor dem Engpass an der Ziegelstraße hinter dem ehemaligen Lagergebäude und dann hinter den Spielanlagen geführt. Die Querung der Hafensstraße erfolgt am Ende etwas nach Osten (rechts) versetzt, um in den Weg Am Winterhafen nach Norden (links) einzubiegen. Diese Variante setzt voraus, dass das letzte Stück Kopfsteinpflaster hinter der ehemaligen Lagerhalle durch einen glatten Belag ersetzt wird.
- Fuß- und Radweg werden gemeinsam geradeaus an der Oder bis zur Hafensstraße geführt um dann noch deutlicher als bisher in die Hafensstraße nach Westen (links) und sofort wieder in den Weg Am Winterhafen nach Norden (rechts) einzubiegen. Diese Variante setzt voraus, dass der Weg an der Oder deutlich verbreitert wird.

155 Für beide Varianten müssen die Informati-
F onstafeln und Wegweisungen umgestellt und
neue Markierungen vorgenommen werden.



156 Die Tafeln müssen dafür nicht verändert
F werden. Auch auf der Info-Tafel für die Orts-
teilroute ist der Standort-Punkt so grob, dass
eine derartige Verschiebung sich nicht nieder-
schlägt.



157 Auf den abzweigenden Nebenwegen sollten
F auch keine Sackgassen-Schilder mit Radzu-
lassung stehen. Alle diese Hinweise sind
ungünstig, da sie nur verwirren.

158 Noch einmal zurück zur Oderpromenade und
F ersten Wegverzweigung nach der ehemali-
gen Lagerhalle (Foto 141): Hier schließt,
wenn man den Radweg überquert, die für die
Benutzung der Spielflächen wichtige Verbind-
ung über die Klingestraße an. Die Fußgän-
gerzone ist hier aufgehoben, ...



159 ... und es folgt eine unbedeutende Neben-
F straße ohne Gehwege bzw. mit Randstrei-
fen, die zugestellt sind, ...



160 ... oder hinter abgestellten Fahrzeugen den-
F noch von Fußgängerinnen und Fußgängern
161 benutzt werden.

F



162 Diese Ausfahrt in der Klingestraße aus dem
F Gebäude der derzeitigen Gerstenberger Hö-
fe ist ein Kunstwerk und, obwohl keineswegs
barrierefrei, erhaltenswert.

1. Empfehlung:

Die Straße sollte dagegen insgesamt als
verkehrsberuhigter Bereich gekennzeichnet
werden, damit die Fußgänger die Straße
überall benutzen können.



- 163 Die Klingestraße ist frequentiert und sollte wie die Lebuser Mauerstraße als wichtige Wegeverbindung priorisiert werden. Bisher ist die östliche Seite gegen parkende Fahrzeuge gesperrt und abgesenkt, die westlich dagegen nicht.
F
(siehe **Empfehlungen** zu Foto 111 f)



- 164 Die nächste und allerletzte Querverbindung von der Oderpromenade in Richtung Stadt ist die Hafenstraße. Hier wird der Radverkehr in beiden Richtungen auf der Nord- (rechts) und der Fußverkehr auf der Südseite (links) geführt.



- **Empfehlung:**

An der folgenden Kreuzung Goepelstraße – Herbert-Jensel-Straße – Hafenstraße - Berliner Straße fühlt man sich als Fußgänger ziemlich verloren. Es ist zu prüfen, inwieweit die Lichtsignalschaltungen optimiert werden können.

Route 1 G: Vom Winterhafen zur Lebuser Vorstadt

- 1 Am Marina Winterhafen endet die Oderpromenade und ...
G



- 2 ... alle hier bisher eintreffenen Fuß- und Radwege werden gebündelt westlich vom Winterhafen in Richtung Norden weiter geführt.
G



- 3 Der Bitumenweg ist für das Radfahren sehr gut geeignet, aber als Wanderweg nicht besonders attraktiv. Deshalb wurde für den Europäischen Fernwanderweg E 11 auch eine andere Wegeführung (siehe Route 4) empfohlen. Dennoch wird er von Spaziergängern durchaus angenommen, um von der Lebuser Vorstadt zur Oderpromenade zu gelangen und umgekehrt.
G



- 4 Nach etwa 1,2 Kilometern biegt er nach
G Westen ab in die Straße Am Schlachthof.



- 5 Auch diese Straße ist nicht attraktiv, führt
G aber zur Endhaltestelle der Straßenbahn
Linie 4 und damit zur Lebuser Vorstadt.



Route 1 H: Hinweise zu den Infotafeln und Wegweisungen

- 1 Die Informationstafeln an der Oderpromenade
H kann man in Frankfurt (Oder) als
vorbildlich bezeichnen. Sie sind sehr in-
2 formativ und deutlich, allerdings entspricht
H die Schriftgröße nicht den Anforderungen
an eine barrierefreie Darstellung. Bedauer-
lich, dass diese Texte nicht auch in
Print- und digitalen Medien zur Verfügung
stehen.



- 3 Bei den Wegweisungen fehlen leider Ent-
H fernungsangaben in Meter oder Minuten.
Sie sollten unbedingt zusätzlich ange-
bracht werden (z.B. durch Aufkleber), da
Ortsunkundige in der Regel nicht ein-
schätzen können, wie kurz die Wege zu
den angegebenen Zielen sind. Die Ge-
schlossenheit des Wegweisungssystems
wurde im Projektzusammenhang nicht
überprüft und ganz sicher sind hier noch
Verbesserungen möglich.



Fazit:

Grundsätzlich ist die Oderpromenade eine Attraktion für erholungssuchende Bürgerinnen und Bürger und für die Gäste der Stadt, die in dreifacher Hinsicht nachgebessert werden sollte:

- | | |
|---|---|
| <p>1. Die größte Herausforderung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger der Stadt stellen die Zuwegungen dar, die fast noch wichtiger sind als die Betrachtung der Oderpromenade selbst.</p> | <p>Zum Beispiel:
Querungsanlagen, Bahntunnel, Beleuchtung, Kfz - Geschwindigkeit</p> |
| <p>2. Die Radverkehrsanlagen müssen in der Oderpromenade teilweise eindeutiger und komfortabler gestaltet werden, im Sinne der Bedürfnisse von Radfahrenden und um ein unbekümmertes flanieren zu ermöglichen.</p> | <p>Zum Beispiel:
Beläge, Radwegführung, Wegweisung, Engpässe</p> |
| <p>3. In der Promenade, aber auch in den Zuwegungen, die von Bürgerinnen und Bürgern sowie zahlreichen Gästen genutzt werden, sollte Schritt für Schritt eine Barrierefreiheit umgesetzt werden.</p> | <p>Zum Beispiel:
Beläge, (angeschnittene) Treppen, Bordsteinabsenkungen, Engpässe, Pflege, Aufenthalt</p> |

Eine fußgängerfreundlichere Gestaltung der Wegeverbindungen zwischen der Innenstadt, den angrenzenden Stadtteilen und der Oder-Promenade ist eine umwelt- und verkehrspolitisch vorzeigbare Maßnahme und sollte in Priorität gesetzt werden.

Auszug aus FUSS e.V. (Hrsg.): Modellstadt Frankfurt (Oder) Projektbericht: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“, Stand 13. Juni 2019



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin, Tel. 030/4927473, Fax 4927972, info@fuss-ev.de

Die insgesamt ca. 8,5 Kilometer langen Wegeabschnitte wurden am 15. und 16. November 2018, 18. Januar 2019, 13. März 2019, 24. April 2019 sowie am 8. Mai begangen.

Der Autor und Fotograf aller Fotos Dipl.Ing. Bernd Herzog-Schlagk ist Mitglied des Bundesvorstandes des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., vertritt den Verein im Land Brandenburg und ist im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ für die Modellstadt Frankfurt (Oder) zuständig.

Quellen und Anmerkungen:

¹ IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr, Vorabzug, August 2017, Abschnitt 6.8, Seite 88

² Projektvorgespräch am 1. April 2019 im Stadthaus

³ 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. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und –vorschläge, die andernorts bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Die Methode 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/en muss/müssen keinesfalls eine Auditorenausbildung dem Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss/müssen lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann BlitZlicht auch von einer Personengruppe durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen und Beschlüssen 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 Anfang der 1980er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in deutschen Städten durchgeführt. Sie die Website www.fussverkehrs-check.de.

⁴ ebenda, Pan 1882, hinter dem damaligen Friedrichs-Gymnasium.

⁵ Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO, Anlage 1

⁶ In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, III. 3. d) gilt: „In der Regel richtet sich die Größe nach der am Aufstellungsort geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit“. Diese wird beim Auftreffen auf das Verkehrszeichen mit 50 km/h und ab Zeichen 274 mit 30 km/h angegeben. Nach der angefügten Tabelle wird für Ronden für den Geschwindigkeitsbereich „mehr als 20 bis 80“ eine Größe von 2 angegeben. Die Tabelle b) gibt für Ronden in Größe 2 einen Durchmesser von 600 mm an.

⁷ Die Regelung für Geschwindigkeitsreduzierungen wird in Deutschland leider restriktiv gehandhabt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen setzen nach der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu Zeichen 274 Unfalluntersuchungen voraus, d.h. es müssen erst „häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten“ sein. Diese Regelung gilt nicht bei der Anordnung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ mit Zeichen 274.1 „Tempo 30-Zone“ bei der nach StVO, Anlage 2 auch „Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet“ werden können und zwar in allen Straßenkategorien. Deshalb haben viele Städte in Deutschland mittlerweile solche „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche“ eingeführt und nennen sie teilweise sogar „Begegnungszonen“, weil diese noch immer in Deutschland nicht offiziell eingeführt worden sind. Dies wäre hier zumindest ein Ansatzpunkt.

⁸ RAST 06, Abschnitt 3.4 Entwurfsvorgang: „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“. Dies ist zwar eine Straßenplanungsrevolution, aber die erfolgte bereits vor vielen Jahren und scheint sich immer noch nicht in der Praxis verankert zu haben.

⁹ RAST 06, Abschnitt 6.1.6.1, Bild 70

¹⁰ RAST 06, Abschnitt 6.1.1.9 Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten: „An baulich ...bedingten Zwangspunkten werden Fahrbahnverengungen notwendig, wenn Seitenräume mit Mindestbreiten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ohne ... Verbreiterungen von Brückenbauwerken geschaffen werden müssen.“ Nach Tabelle 15 für die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich der Zwangspunkte zweistreifige Fahrbahnbreite 4,75-5,00 m. Dies ist ein Kompromiss, denn bei einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h könnte bei einer Abschnittslänge von bis zu 100 Metern die Fahrbahn auf 4,50 Meter nach RAST 06 Abschnitt 6.1.1.10, Tabelle 16 verringert werden. Dann würde für den Fußverkehr die unverminderte Regelbreite zur Verfügung stehen.

¹¹ nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, Abschnitt 6.1.8.4

¹² RAST 2006, 6.3.4.1.: „...ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ + Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlung für Fußverkehrsanlagen EFA 2002, 3.3.2.4: „Wichtig bei Querungsanlagen an Knotenpunkten ist, dass sie möglichst unmittelbar im Zuge der Verbindung von Gehwegen der querenden Straße liegen, sodass nur geringe oder keine Umwege für Fußgänger entstehen.“

¹³ Straßenverkehrs-Ordnung StVO, § 9, (3) „Wer abbiegen will, ...Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.“

¹⁴ nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4

¹⁵ Nach Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

¹⁶ RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4 „Grundsätzlich sollten die Begrenzungslinien der Fußgängerflächen bis zu 0,70 m (mindestens 0,30 m) vor der Parkstandsbegrenzung bzw. den Reihen parkender Fahrzeuge liegen.“

¹⁷ Nach Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

¹⁸ z.B. Gerhard Loeschke, Daniela Pourat: handbuch und Planungshilfe Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume, Kommentar zur DIN 18040-3:2014-12, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, DOM publishers, Berlin 2015

¹⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), Absatz 2.1, (2) „FGÜ dürfen nicht angelegt werden... über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper“.

²⁰ Nach RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4

²¹ Nach StVO, Anlage 2, Zeichen 274.1 Beginn einer Tempo 30-Zone: „Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.“

²² StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

²³ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrs.): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, Abschnitt 4.6,

²⁴ Frankfurt (Oder) Slubice, Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016