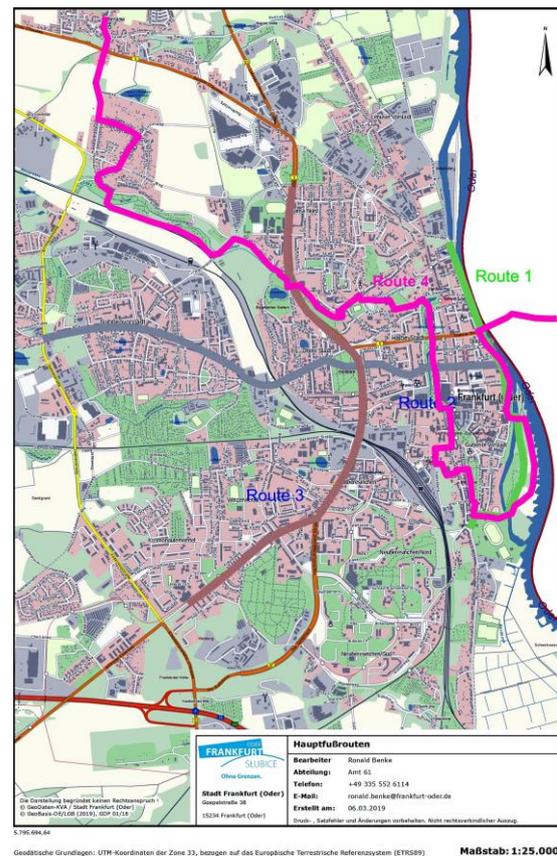


Route 2 (blau): Von der Oder zum Westkreuz

Im Entwurf zum Mobilitätsplan der Stadt Frankfurt (Oder) werden **sehr wichtige Fußverkehrsachsen** in der Stadt benannt. So soll z.B. die Verbindung vom Holzmarkt über die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße / Schmalzgasse / Lennépark / Pablo-Neruda-Block / Thomas-Müntzer-Hof zum Kleistpark als Fußverkehrsverbindung ausgebaut werden (E).¹ Im Projekt-Vorgespräch² wurde diese als Route 2 mit drei anderen Routen einvernehmlich in Priorität gesetzt und bis zum Westkreuz als zusätzliche Option verlängert. Damit wären die bereits erkannten **Fehlstellen in der Gestaltung öffentlicher Straßenräume** in der Karl-Liebknecht-Straße [10], der August-Bebel-Straße [1] und eventuell auch in der Fürstenwalder Straße [7] einzubinden.³ Diese Route ist als Korridor gedacht, d.h. es könnten sich in der Wegeführung auch Alternativen und Änderungen anbieten.



Im Rahmen des Projektes: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ wurde vom FUSS e.V. für die insgesamt etwa 4,2 Kilometer lange Strecke ein beidseitiger Fußverkehrscheck im Format „Blitzlicht“⁴ durchgeführt, der im Folgenden dokumentiert wird. Darüber hinaus wurde für die ca. 1,5 Kilometer lange Teilstrecke von der Oderpromenade bis zum Eingang des Kleistparks eine Gruppen-Begehung im Format „Wetterleuchten“⁵ mit sechs Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und des Tourismus durchgeführt. Die Gesprächsergebnisse über zehn beispielhaft ausgesuchte Orte wurden unter den entsprechenden Empfehlungen (Fotos 1 bis 64) in kursiv und in blauer Schrift unter dem Stichwort „Gruppen-Begehung“ hinzugefügt. Selbstverständlich müssten einzelne Straßenabschnitte und Querungsstellen noch einmal intensiver untersucht werden. Ein Lichtsignalanlagen-Check war aufgrund der umfangreicheren Netzbetrachtung in Frankfurt(Oder) im Rahmen des Projektes zeitlich nicht möglich.

Der Wegeverlauf wurde vom Osten zum Westen erfasst, wobei Rückblicke gesondert angegeben sind. Bei der Begehung wurde die Straßenseite mitunter gewechselt, so dass die beschriebenen Seiten mit „nördlich“ bzw. „südlich“ angegeben sind. Ab dem nördlichen Kleistpark-Ausgang wurde allerdings zuerst der südliche (Fotos 68 - 96) und dann der nördliche Gehweg (Fotos 97 - 132) begangen, um den Wegeverlauf im Zusammenhang deutlicher darstellen zu können.

Das Fazit befindet sich auf den Seiten 32 und 33, die Quellenangaben und Anmerkungen auf den Seiten 34 und 35.

- 1 Die **Route 2 (blau)** beginnt am Holzmarkt mit der Friedensglocke an der Oderpromenade (rechts) und dem Museum Viadrina (links). Das Muster der Groß- und Keinsteinpflasterung und der Natursteinplatten ist leider nicht durchgängig nachvollziehbar.

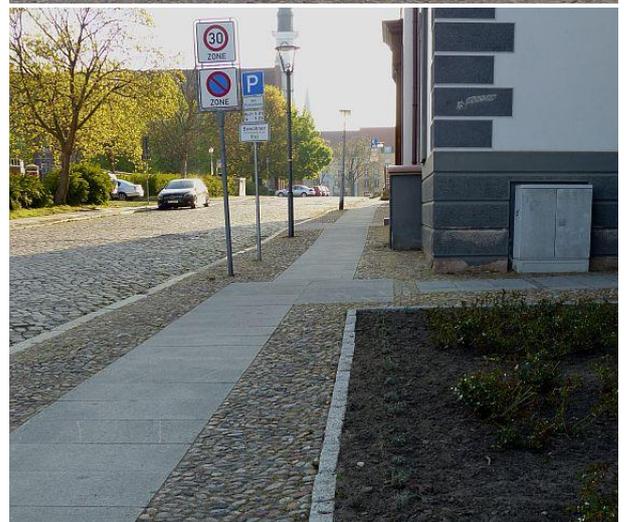


Die Oderpromenade ist Bestandteil der **Route 1 (grün)**, zum Abzweig siehe dort Fotos 61 und 62 E.

- 2 Die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße ist der Anfang einer äußerst günstigen Quer Verbindung von der Oderpromenade zum Zentrum und darüber hinaus zu den Stadtteilen Halbe Stadt, Paulinenhof und Nuhennvorstadt bis zum Westkreuz. Sie wirkt am östlichen Eingang als Tempo 30-Zone für den Kraftfahrzeugverkehr überdimensioniert, wurde offensichtlich in den letzten



- 3 Jahrzehnten umgestaltet und mit neuen Bodenbelägen ausgestattet. Dies geschah nicht durchgängig nach den seit 2006 geltenden Regelwerken, insbesondere nicht nach dem Grundsatz der „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“.⁶ Die Route kann deshalb bisher kaum als eine Fußverkehrshauptachse empfunden werden, obwohl einige gute Ansätze herauszustellen sind. So ist zum Beispiel der Natursteinplattenbelag auf der Nordseite der Straße als barrierefrei zu bezeichnen.



- 4 Geradezu vorbildhaft ist der Eingangsbereich zu den „Städtischen Museen“ (Museum Viadrina). Es handelt sich hier nicht um eine Zufahrt, sondern um einen vorbildlich ausgebildeten Zugang.



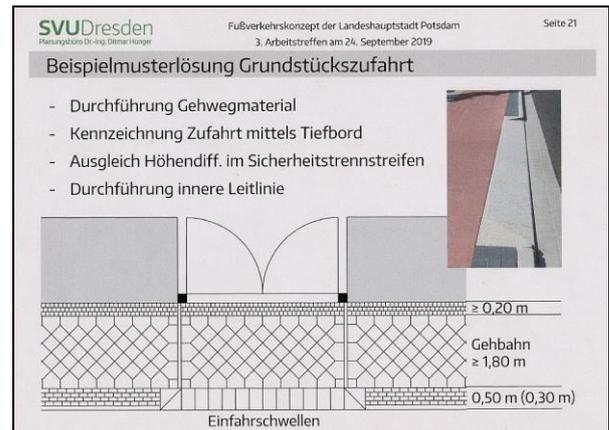
- 5 Leider schon weniger vorbildlich ist die Werkausfahrt des Museums ein paar Schritte weiter, wo die barrierefreie Nutzung des Gehweges für sicherlich nicht allzu viele Fahrzeuge am Tag aufgehoben wird. Immerhin keine konische Ausbildung aber dennoch ein z.B. für Rollatoren zu holpriges Großsteinpflaster und somit nicht regelkonform.



- **Empfehlung:**
„Gehwegüberfahrten [und Grundstückszufahrten] sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch Absenkungen, Borde und Materialwechsel unterbrochen werden.“⁷

*Bei der Gruppen-Begehung herrschte Einigkeit darüber, dass **Grundstückszufahrten über Gehwege** zukünftig in Frankfurt (Oder) für den Fußverkehr für die Barrierefreiheit keine Querschräge und keine Borde*

haben sollten; zwei von sechs Personen sprachen sich dagegen aus, auf einen Materialwechsel quer zur Gehrichtung zu verzichten.“⁸



- 6 Obwohl zum Zeitpunkt der Begehung kein Parkdruck bestand (Rückblick) und nicht die Hälfte aller zur Verfügung gestellten Senkrecht-Parkstände auf der südlichen Straßenseite (rechts) benutzt wurden...



- 7 ... war der nördliche Gehweg gleich hinter dem Museum beparkt. Es handelt sich um eine eingeschränkte Halteverbots-Zone nach Zeichen 290.1 StVO, in der wenige Schritte weiter das Parken auf Gehwegen mit dem Zeichen 315 StVO zugelassen wird.



- **Empfehlung:**
Diese Beschilderung ist zumindest überdenkenswert.

- 8 Der sogenannte Gehweg mit seinen über die Jahrzehnte verrutschten Natursteinplatten auf der gegenüberliegenden südlichen Straßenseite ist kaum benutzbar.



- **Empfehlung:**
Der Gehweg auf der südlichen Straßenseite ist zu sanieren und in einer regelkonformen Breite auszuführen.

- 9 Es folgt ein geradezu modellhaft schlechtes Beispiel: Um zwei Fahrzeugen das Parken an einer Ausfahrt im Bereich der Grundschule Mitte zu ermöglichen, wurde eine Ausrundung für zügig schnellen Autoverkehr zu Lasten der Gehwegführung ausgebildet.



- 10 Der Gehweg ist auf der südöstlichen Seite derart an- bzw. abgeschnitten, dass dies bei der Planung hätte auffallen müssen.



- 11 Auf der südwestlichen Seite ist die Vernachlässigung des Fußverkehrs bei der Straßenplanung nicht weniger auffällig.



- 12 Noch einmal die Situation im Rückblick.
- **Empfehlung:**
Die beiden Parkplätze sollten aufgehoben und der Gehweg durchgeführt werden.



- 13 Ein paar Schritte weiter, eine ähnlich fatale Situation. Der Gehweg wird um einen Parkstreifen für das Querparken herumgeführt ...



- 14 ... und genau am vorgesehenen Übergang durch Rot-Markierung auf der hier befindlichen Einfahrt, wurden Container aufgestellt.

- **Empfehlung:**
Die Wegeführung sollte konsequent freigehalten werden.



- 15 Noch einmal zurück (Foto 2) stellt sich der Straßenabschnitt von der Oderpromenade bis zur Großen Oderstraße bisher mit seiner überdimensionierten Fläche für das Fahren und Parken und den Gehwegfragmenten noch nicht als einladende Fußverkehrsachse zwischen Oderpromenade und Innenstadt dar.



- **Empfehlungen:**

Es ist zu überlegen, ob

- a) nicht der gesamte Straßenabschnitt als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325.1 StVO ausgebildet und damit die Gehwegproblematik entschärft werden kann oder
- b) zumindest einseitig z.B. auf der Nordseite ein ausreichend breiter barrierefreier Gehweg geschaffen wird. Hier wäre sogar Fläche für eine zusätzliche Bepflanzung vorhanden, die den Straßenraum gliedern und attraktiver machen könnte.

*Bei der Gruppen-Begehung wurde für diesen **Straßenzug mit derzeit sehr geringem Kraftfahrzeugverkehr** einhellig vorgeschlagen, bis zur Großen Oderstraße eine „Tempo 10-Regelung“ anstatt eines verkehrsberuhigten Bereiches einzurichten. Mit fünf von sechs Teilnehmenden wurde auch dem Vorschlag einer ausreichend breiten barrierefreien Gehwegführung auf der Nordseite zugestimmt. Darüber hinaus wurde der Wunsch vorgetragen, die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße wieder als **Reisebusparkplatz** einzurichten. Auch in diesem Fall wäre allerdings ein geschützter Bereich als barrierefreier Weg in beiden Richtungen notwendig. In diesem Zusammenhang tauchte die Fragestellung auf, ob dann nicht die Wegeführung für Fußgänger über die parallel laufende Bischofstraße, die Große Oderstraße und dann die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße schöner und autoverkehrsärmer wäre. (vgl. Route 4, Foto 57 B bis 50 B in geänderter Reihenfolge)*

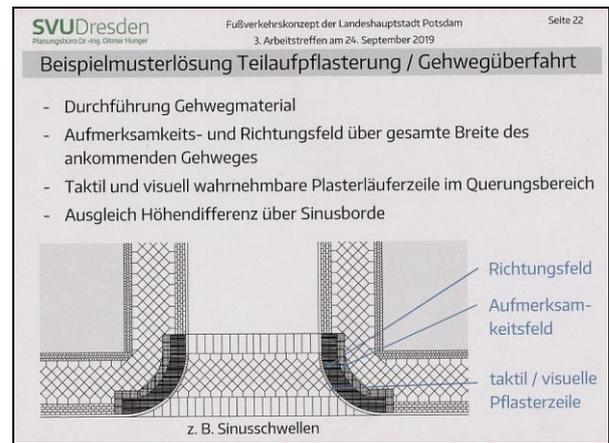
- 16 Auf der nördlichen Straßenseite ist der Übergang über die Große Oderstraße nicht barrierefrei ausgebildet worden. Der Bodenbelag mit der kurz vor der Kreuzung unterbrochenen Wegeführung durch Natursteinplatten und dem Großsteinpflaster im Übergangsbereich ist in dieser Form nicht nachvollziehbar. So würde man das sicher heute nicht mehr ausbilden.



- 17
- **Empfehlung:**
„Soll ein Höhenunterschied vermieden werden und haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen, sollten Gehwegüberfahrten ausgebildet werden.“⁴⁹ Der Übergang könnte so wie z.B. in der Modellstadt Rendsburg umgestaltet werden, zumal es sich ja hier um eine prioritäre Fußverkehrsachse handeln soll.



Dieser Vorschlag für die **Querung einer Nebenstraße** wurde bei der Gruppen-Begehung einhellig begrüßt mit dem Zusatz, dass dann die **mittleren Gehwegplatten durchgeführt werden sollten**.¹⁰



- 18 Danach folgt ein ausreichend breit dimensionierter Gehweg auf der nördlichen Seite,

- **Empfehlung:** der aber durchaus ein wenig mehr Abwechslung z.B. durch Grün vertragen würde,



- 19 Am Ende der Carl-Philipp-Emanuel Bach-Straße, im Übergang zum verkehrsberuhigten Bereich in der Schmalzgasse, ist der Weg mit den Natursteinplatten – der ja als eine Leitlinie empfunden wird – in Richtung Marktplatz abgeknickt.



- 20 So wurde es auch aus Sicht der Schmalzgasse (Rückblick) gepflastert.

- **Empfehlung:** Für eine Hauptfußwegführung ist dies ein sehr ungünstiger Bodenbelag. Hier sollte, wenn
 - a) Der Belag nicht geändert wird,
 - b) zumindest eine Wegweisung vorgenommen werden.



Bei der Gruppenbegehung wurde die **selbsterklärende Wegführung** zwar begrüßt, ein Umbau aber an dieser Stelle aber als unverträglich aufwändig angesehen. Dagegen waren sich alle Beteiligten einig, dass an dieser Stelle eine Wegweisung unbedingt notwendig wäre.

- 21 Die Schmalzgasse ist dann ein sehr angenehmes Wegestück.



- 22 Auch die Querung der Kleinen Scharnstraße ist fußgängerfreundlich ausgebildet.



- 23 Von der Schmalzgasse ist der Bodenbelag des Gehweges auf der Ostseite der Karl-Marx-Straße (Magistrale) eindeutig als Querungsstelle ausgebildet.



- 24 Dies ist auch auf der Westseite der Karl-Marx-Straße der Fall. Auf beiden Seiten wurden die Bordsteine abgesenkt, allerdings nicht ganz im versetzten Straßenverlauf.



- 25 Leider ist der Übergang im Alltag häufiger zugeparkt...



- 26 ... auf beiden Seiten, so dass er doch nicht so sicher und komfortabel ist.

- **Empfehlungen:**

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 wird¹¹, ist der Handlungsspielraum nach den Regelwerken nicht sehr groß.

- Vorgeschlagen wird, die Pflasterung bis zur Borsteinkante zur Verdeutlichung des Überganges vorzuziehen.
- Eine sicher sinnvolle Maßnahme wären zudem vorgezogene Seitenräume¹² mit auf beiden Seiten abgesenkten Bordsteinen, allein schon um damit die Querungsstelle zu verdeutlichen, die Fußgängerinnen und Fußgänger zu ermutigen und das Halten und Parken zu reduzieren.
- Eigentlich wäre hier sogar ein breiterer Übergangsbereich angemessen, der beide



Straßenzüge, die Schmalzgasse auf der Ostseite und die nach Norden versetzte Promenadengasser auf der Westseite einbezieht. Da es in Deutschland keine „Begegnungszone“ gibt, experimentieren andere Städte in vergleichbaren Fällen mit der Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen.

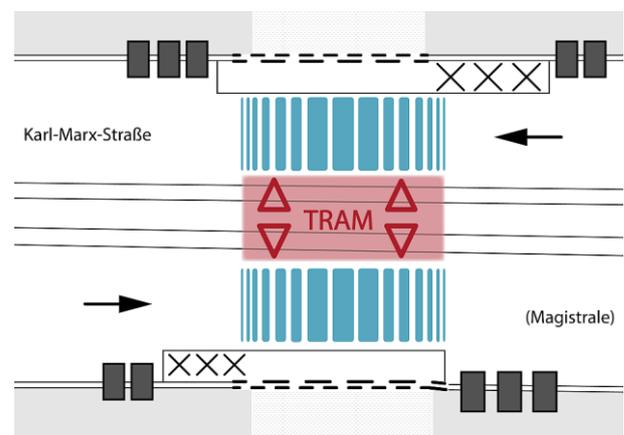
- 27 Das ist z.B. in Duisburg am Opernplatz mit immerhin ca. 13.000 Kfz pro Tag mit einer angehobenen Fahrbahn und einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich¹³ erfolgreich umgesetzt worden (Foto) oder auch z.B. als „Berliner Begegnungszone“ in der Maaßenstraße in Berlin-Schöneberg.



- 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 Zebrastreifen 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-Ordnung¹⁴ lediglich nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Sie sind aber zum Beispiel in hellblau nicht definitiv ausgeschlossen und genauso wirksam. Das bereits umgesetzte Gestaltungselement „blaue Zone“ wäre eine vergleichbare Maßnahme außerhalb der eher einengenden StVO und ihrer Verwaltungsvorschriften.¹⁵

*Bei diesem Beispiel für die **Querung der Magistrale** gab es Im Rahmen der Diskussion bei der Gruppenbegehung eine Gegenstimme bei der Frage der einheitlich durchzuziehenden Pflasterung und die einmütige Zustimmung für vorgezogene Seitenräume. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Übergang nicht zugeparkt, aber es befand sich in Blickrichtung zum Fahrzeugverkehr auf der Ostseite ein abgestelltes sogenanntes „Sport- und Nutzfahrzeug“ (SUV). Dadurch war auch für die erwachsenen Beteiligten kein Blickkontakt von der Bordsteinkante aus möglich. Unerwartet gab es auch eine volle Zustimmung zum Vorschlag der blauen Längsstreifen mit der zusätzlichen Prüfbite der Zulässigkeit durch eine Person.*

- 28 Dieser 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. Hierzu sollte allerdings die Landesregierung einbezogen werden, um möglicherweise im Rahmen der von ihr geplanten Landesinitiative „Stadt zu Fuß“¹⁶ ein neuartiges Herausstellungsmerkmal umzusetzen und auch öffentlich als Teil der Klima- und auch Verkehrssicherheits-Projekt darstellen zu können.¹⁷



- 29 Die Aufwertung der Karl-Marx-Straße (Magistrale) für die querenden Fußgängerinnen und Fußgänger fand ja probeweise im Jahr 2019 durch die Schließung für den Kraftfahrzeugverkehr nördlich der Schmalzgasse statt. Selbst die Totalsperrung führte nicht zum Zusammenbruch des Autoverkehrs in der Innenstadt, die vorgeschlagene Lösung wäre also eine relativ „weiche“ Maßnahme, um den Fußverkehr auf ihrer Haupttroute öffentlichkeitswirksam zu unterstützen.



- 30 e) Wichtig ist zudem, dass die Überquerungsbereiche von Straßenbahnschienen deutlich auf der Fahrbahn markiert werden. Solche Markierungen wurden z.B. in der gesamten Stadt in Brüssel umgesetzt.



Bei der Gruppen-Begehung waren sich alle Beteiligten einig, dass dies trotz der in Frankfurt (Oder) sehr geringen Straßenbahn-Fußgängerunfällen eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme darstellen würde.

- 31 Auf der westlichen Straßenseite der Karl-Marx-Straße ist der Weg in Richtung Norden attraktiv ausgebildet und sehr schön bepflanzt.



- 32 Auch das Verbindungsstück zur Promenadengasse mit dem Übergang über die Wolkenweberstraße ist angenehm gestaltet.



- 33 Leider wird auch dieser Durchgang gerne zugeparkt...



- 34 ... und es gelingt sogar, die Fahrzeuge hinter den Pollern – die das verhindern sollen – abzustellen. Die bereits durchgeführten Maßnahmen (Poller und Betonwand) reichen offensichtlich noch immer nicht aus.

- **Empfehlungen:**

- a) Die Flächen sollten durch weitere Pflanzkübel und Poller für den ungehinderten Durchgang frei gemacht und
- b) auch kontrolliert werden.



*Das Beispiel einer **zugeparkten Durchwegung** war zum Zeitpunkt der Gruppen-Begehung nicht zugeparkt. Das Problem war den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung aber bekannt. Es herrschte Einigkeit darüber, dass ohne weitere Poller oder besser Pflanzkübel der Durchgang nicht freizuhalten ist. Dennoch gaben auch fünf Beteiligte an, dass die Kontrollen an dieser Stelle zu intensivieren sind.*

- 35 Der frequentierte Durchgang über die kurze Promenadengasse zum Lennépark ist wiederum sehr angenehm gestaltet, gut gepflegt und mit verschiedenen Sitzgelegenheiten ausgestattet.



- 36 Nach wenigen Schritten ist der Eingang zum Lennépark erreicht.



- 37
- **Empfehlung:**
An dieser Stelle sollte sich eine Wegweisung befinden.

Ortsunkundigen ist sicher erst einmal nicht einsichtig, dass hier der Weg in einem Bogen nach Norden (Mitte) führt ...



- 38 ... um dann über die Schmeißerbrücke ...



39 ... wieder in Richtung Süden (nach links) hangaufwärts die Straße Halbe Stadt zu erreichen.



40 Dort war zum Zeitpunkt der Begehung der Übergang allerdings zugeparkt. Dies traf zu anderen Zeiten auch an anderen Parkausgängen auf der östlichen Seite des Lennéparks zu, wo an einem regnerischen Tag durch die tiefen Pfützen und die parkenden Fahrzeuge sehr unerfreuliche Situationen zu sehen waren. So hatte sich z.B. ein Rollstuhlfahrer festgefahren und kam nicht ohne Hilfe auf die andere Straßenseite. An keinem Begehungszeitpunkt herrschte hier insgesamt Parkplatzbedarf, die Fahrzeuge standen nur an den ungünstigsten Stellen der Parkein- und ausgänge. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.



41 • **Empfehlungen:**

- a) Der Gehweg auf der Ostseite der Straße Halbe Stadt nördlich von diesem Parkausgang bis zur Luxemburg-Straße hat insgesamt kaum eine Bedeutung, da entweder die andere Straßenseite oder die Wege im Lennépark benutzt werden. Insofern könnte hier ein geordnetes Parken markiert werden.
- b) Dagegen müssen die drei vorhandenen östlichen Parkausgänge von parkenden Fahrzeugen freigehalten und als deutliche Übergänge ausgebildet werden. Dies kann durch vorgezogene Seitenräume mit seitlicher flacher Bepflanzung, durch Fußgängerüberwege aber auch und sicher wirksamer mit Gehwegüberfahrten¹⁸ erfolgen.



*Bei der Gruppenbegehung herrschte Einigkeit darüber, dass Maßnahmen in der Straße Halbe Stadt zur **Erreichbarkeit der Park-Zu und -Ausgänge** unbedingt notwendig sind und vorgezogene Seitenräume oder sogar Gehwegüberfahrten (mit einer Gegenstimme) sinnvoll seien. Die Verlegung der Parkstände war dagegen umstritten, jeweils die Hälfte der Beteiligten stimmte für die Ost- oder die Westseite. Die vorgeschlagene östliche Seite gehört zur Grünanlage und würde zahlreiche Baumscheiben enthalten. Das Beparken der westlichen Straßenseite würde den Blick auf die Villen stören. Hier sollte noch einmal eine vertiefende Abwägung durchgeführt werden. Zwei Beteiligte schlugen darüber hinaus vor, die Halbe Stadt als Einbahnstraße auszubilden, eine Person schlug abschnittsweise Halteverbote vor.*

Diese Maßnahmen beziehen sich nicht nur auf die Hauptfußroute 2, sondern auf die Fragestellung der Durchlässigkeit der Innenstadt und die Erreichbarkeit der innerstädtischen Grünanlagen. Diese beiden Aspekte spielen im Entwurf des vorbereiteten Mobilitätsplans eine ganz wesentliche Rolle.

- 42 Selbstverständlich muss die Freihaltung des Überganges auch direkt gegenüber auf der Westseite der Straße Halbe Stadt erfolgen, denn auch hier standen zu allen Begehungszeitpunkten Fahrzeuge.

- **Empfehlung:**

Deshalb scheint die Gehwegüberfahrt (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b) eine angemessene Maßnahme zu sein. Nur so ist der Aufstieg zum Stadtteil Halbe Stadt zu verdeutlichen.

Die Fortsetzung des Weges in Richtung Westen ist an diesem Abschnitt aufgrund der geographischen Gegebenheiten leider

- 43 nicht barrierefrei in einem angemessenen Umweg umzusetzen. Auch der südlich verlaufene Weg über die Marien-Straße beinhaltet eine starke Neigung. Die höher gelegene Halbe Stadt ist nur über etliche Treppenstufen erreichbar.



*Dennoch wurde bei der Gruppen-Begehung einhellig festgestellt, dass der kleine Umweg um die Kirche zum heiligen Kreuz herum, nach Süden (links) entlang der Straße Halbe Stadt, dann nach Westen (rechts) die Marienstraße entlang zur Franz-Mehringstraße nach Norden (rechts) zumindest eine barrierefreiere Alternative darstellen würde. Zwar ist es nicht ratsam, Fußwegerouten mit Varianten darzustellen, doch muss hier die geographische Situation berücksichtigt werden. Menschen ohne körperliche Beeinträchtigungen sollten allerdings auf die kürzere **Durchwegung** (Treppen-Variante) hingewiesen oder gar zur Nutzung motiviert werden. Sportwissenschaftler weisen immer wieder auf den gesunderhaltenden Aspekt der Benutzung von Treppen hin. Aufwärts entspricht eine Stufe etwa dem Kalorienverbrauch von drei Schritten. Wer also mit seiner gesunderhaltenden Tagesration von 10.000 Schritten unterwegs ist, kann diese Schrittsteigerung mit einbeziehen.¹⁹*

- 44 Die Wege zu den Hochhäusern in der Halbe Stadt in der Dr.-Salvador-Allende-Höhe sind durchaus angenehm zu begehen, aber bisher ohne zusätzliche Rampen ausgebildet. Es scheint nicht möglich zu sein, eine Höhenüberwindung nach den geltenden Regelwerken für barrierefreie Infrastruktur-Maßnahmen umzusetzen.



- 45 Am Pablo-Neruda-Block angekommen, kann man spielende Kinder erleben, die einen begrüßen, als wenn es hier nur sehr selten „Aufsteiger“ aus der „Unterstadt“ gibt. Diese durchaus sehr ansprechende Route scheint also bisher im städtischen Wegeverlauf kaum eine Rolle zu spielen. Schade, denn sie ist durchaus ziemlich attraktiv.
- 46 Leider für Ortsunkundige allerdings auch kaum zu identifizieren.

- **Empfehlung:**

Hier müssen unbedingt Wegweisungen angebracht werden, wenn die Route als Fußweghaupttroute ausgewiesen werden soll...

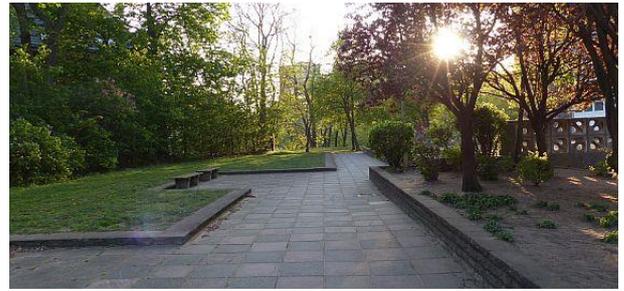
- 47 ... denn die Hauptwegführung ist keinesfalls eindeutig.

Bei der Gruppen-Begehung herrschte Einigkeit darüber, dass dieser Weg eine deutliche Wegweisung erhalten müsste. Eine Person empfahl zusätzlich eine durchgehend einheitlichere Pflasterung.

- 48 Auch hier zeigen die verschiedenen Bodenbeläge nicht an, dass man rechts um die Hausecke, dann nach links und wiederum nach links gehen muss, um rechts auf den Gehweg der Franz-Mehring-Straße in Richtung Nordwest zu gelangen. Es handelt sich um nur einen ganz kurzen Wegeabschnitt und ist dennoch für Ortsunkundige nicht eindeutig.

- 49 Parallel zur allerletzten Stufe (Rückblick) von den Wohnhäusern des Pablo-Neruda-Blocks befindet sich übrigens eine Rampe.

- 50 Der Bereich neben dem Gehweg in der Franz-Mehring-Straße bis zur Wieckestraße war zum Zeitpunkt der Begehung für Frankfurter Verhältnisse stark verschmutzt. Frankfurt ist durchaus eine saubere und gepflegte Stadt, insofern war dieser Wegeabschnitt auffallend.



- 51 Völlig unverständlich sind die große Eckausrundung von der Franz-Mehring-Straße (Tempo 30-Straße) und das Fußgängersperrgitter bis zum zurückversetzten Übergang in der Wieckestraße (Tempo 30-Zone) zur kleinen Grünanlage auf der anderen Straßenseite.



- **Empfehlungen:**

- a) Aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen sollte der Übergang direkt an die Straßeneinmündung verschoben werden, so wie dies in den Regelwerken vorgesehen ist.²⁰
- b) Das Fußgängersperrgitter ist zu demontieren und stattdessen wäre
- c) an dieser Stelle eine Gehwegüberfahrt²¹ über die gesamte derzeitige dreiecksförmige Verkehrsfläche angemessen (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).
- d) Die Bodenbeläge sind entsprechend anzupassen, so dass die Hauptrichtung daraus abzulesen ist.

*Bei der Gruppen-Begehung wurde darauf hingewiesen, dass der **zurückversetzte Übergang mit dem Fußgängersperrgitter** eine Maßnahme im Rahmen der Schulwegsicherung darstellte. Der Überweg über die Einmündung wird sehr häufig auch von Schülergruppen genutzt. Deshalb waren zuerst nur zwei Beteiligte für die Entfernung der Sperrgitter. Nach einer kontrovers geführten Diskussion sprachen sich dann allerdings wiederum vier Beteiligte für die Ausführung einer Gehwegüberfahrt aus und dass der derzeitige Zustand keine gute Lösung darstelle.*

- 52 Mit einem komfortableren Übergang wäre die sehr schöne Platzanlage auf der östlichen Seite besser in den städtischen Raum eingebunden.



- 53 Leider ist der westliche Platzein- bzw. ausgang derzeit gar nicht in das fußläufige Wegenetz integriert.



- 54 In Nordrichtung (nach rechts) gibt es gar keinen Gehweganschluss, ...
- 55 ... zwischendurch nur Gehwegfragmente, die aufgrund parkender Fahrzeuge kaum erreichbar sind,...
- 56 und in Richtung Westen (geradeaus) muss man den recht großen Parkplatz im Zickzack queren.
- 57 In den Beobachtungszeiträumen haben alle Fußgängerinnen und Fußgänger einen kurzen Trampelpfad in Richtung Nordwest benutzt, ...
- 58 ... um sich dann letztlich doch quer über den Parkplatz durch die Kraftfahrzeuge zu schlängeln...
- 59 und dann auf der Fahrbahn den nördlichen Gehweg in der Franz-Mehring-Straße zu erreichen. Ein Wegverlauf, der als äußerst unangenehm bezeichnet werden kann.



60 Die letzte Straßenquerung wird offensichtlich vollzogen, weil die Fußgängerinnen und Fußgänger wissen: Wenn sie die Franz-Mehring-Straße queren möchten,



61 ... erwartet sie auf der südwestlichen keine angemessene Gehwegsituation.



62 Auf der nordwestlichen Seite gibt es dagegen ein kurzes Gehwegstück, wie eine Art Mittelinsel zwischen der Franz-Mehring-Straße und der dann sofort parallel einmündenden Straße Thomas-Müntzer-Hof. Selbst diese Nebenstraße ist unübersichtlich und war zum Zeitpunkt der Begehung um die Ecke zugestellt, sodass der dahinter liegende Gehweg nicht direkt erreichbar war. Die Fahrzeuge fahren hier in diesem Nebenstraßennetz erstaunlich schnell, möglicherweise weil es sich um eine Einbahnstraße handelt und somit kein Gegenverkehr zu erwarten ist.



63 Schon ein paar Schritte weiter endet der im äußerst schlechtem Zustand befindliche straßenbegleitende Gehweg und wird am Zehme-Denkmal (rechts) um eine Stufe erhöht vorbeigeführt.



64 Danach wird die Gehwegsituation nicht besser. Es ist zuerst einen Wohnblockzufahrt zu queren und dann noch einmal die Straße Thomas-Müntzer-Hof, die allerdings an dieser Stelle von parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten wird (Foto 64). Dabei wollen die meisten Menschen die Zuwegung zum Kleistpark erreichen (in der Fotomitte hinten).



- 65 Der Rückblick in Richtung Franz-Mehring-Straße zeigt, dass die bessere Wegeführung ab dem Parkplatz (Fotos 58 und 59) möglicherweise die südliche Straßenseite mit der Querung über die Kleist-Straße wäre (rechts im Foto).



- **Empfehlungen:**

- a) Es sollte geprüft werden, ob der nördliche oder der südliche Übergang über die Franz-Mehring-Straße Teil der Hauptfußverkehrsachse sein soll. Empfohlen wird der südliche Übergang.

Daraus würden sich folgende weitere Empfehlungen ableiten:

- b) Von der Grünanlage an der Wieckestraße (Foto 52-56) wird eine Gehwegüberfahrt über die Zuwegung zum Häuserblock eingerichtet (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).
- c) Die Stellplätze auf dem folgenden Parkplatz (Fotos 55-57) werden so angeordnet, dass ein angemessener Durchgang geradeaus oder sogar leicht nach Norden abgelenkt bis zum östlichen Gehweg der Franz-Mehring-Straße führt.
- d) Über die Franz-Mehring-Straße wäre ein Fußgängerüberweg angemessen.
- e) Auf der westlichen Straßenseite wird der Gehweg (Foto 60) in einer regelwerkgerechten Breite in die Straße Thomas-Müntzer-Hof eingeführt.
- f) Über die Kleist-Straße (Foto 64) wird noch einmal eine Gehwegüberfahrt eingerichtet (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).

*Bei der Gruppen-Begehung führte dieses Beispiel einer **städtebaulichen Barriere** zur ausführlichsten Diskussion, die allerdings nicht kontrovers, sondern einhellig nach einer besseren Lösung suchend durchgeführt wurde. Seitens der Verwaltung wurde ausgeführt, dass bisher eine Gehwegführung entlang des Häuserblockes nach Norden (Fotos 53, 54) und dann Richtung Westen (nach links) seitlich vom Parkplatz (Fotos 58, 59) auf die südliche Seite der Franz-Mehringstraße (Foto 60) diskutiert wurde. Einigkeit wurde darüber erzielt, dass die südliche Achse zu bevorzugen ist. Unsicherheit herrschte über die Fragestellung, ob mit einer Wegeführung nördlich am Parkplatz entlang der eindeutig diagonal bevorzugten Parkplatzquerung entgegen zu wirken ist. Gemeinsam festgestellt wurde, dass es eine auf der Westseite der Franz-Mehringstraße ein wenig nach Süden vom Eckpunkt (Foto 60) versetzte Feuerwehrezufahrt gibt, die sich möglicherweise besser für eine Übergangssituation eignet. Letztlich gab es eine eindeutige Mehrheit für die jetzt eher geradlinige Querung des Parkplatzes hin zur - wie eine Gehwegvorstreckung ausgebildete - Feuerwehrezufahrt. Mit dieser Lösung müssten Parkflächen nur unbedeutend versetzt werden, um einen abgepollerten direkten Weg für Fußgängerinnen und Fußgänger zur Straße Thomas-Müntzer-Hof zu erreichen. Auf der Fläche der derzeit illegal abgestellten Fahrzeuge (Foto 58) könnten legale Parkflächen werden und auch auf der südlichen Seite sind noch Erweiterungsspielräume vorhanden, die einen Ausgleich für die Durchwegung darstellen könnten. Einigkeit herrschte auch darüber, dass an der östlichen Zuwegung (Foto 56) sowie über die Kleiststraße (Foto 64) Gehwegüberfahrten möglich wären. Keine Einigkeit wurde über die Fragestellung erreicht, wie der Fußverkehr über die Franz-Mehringstraße zu führen sei. Für einen Fußgängerüberweg votierten drei, für nur eine Mittelinsel zwei Beteiligte.*

An dieser Stelle endete die Gruppen-Begehung.

66 Der Weg führt nach der Kleist-Straße zu einer Fußgängerbrücke über die Leipziger Straße. Die Investition war sicher einmal dafür gedacht, die Fußgänger gebündelt über die frequentierte Straße zu führen und damit die Stadtteile Halbe Stadt und Obere Stadt miteinander zu verbinden. Darüber hinaus haben Fußgängerinnen und Fußgänger durch diese zusätzliche Querverbindung eine attraktive Alternative zur Benutzung der stark befahrenen Rosa-Luxemburg-Straße. Diese Funktionen sind nur erfüllbar, wenn die Erreichbarkeit aus der westlichen Richtung vom Zentrum aus deutlich verbessert wird.



67 Es folgt die Querung des sehr attraktiven Kleistparks in Richtung Nordwest (nach rechts).

- **Empfehlungen:**

a) Am Kleistpark sollten, wie beim Lennépark (vgl. Fotos 39-41), alle Ein- und Ausgänge auf ihre sichere und



68 komfortable Zugänglichkeit geprüft werden.

b) Außerdem sollte sich an dieser Stelle eine Wegweisung befinden.



69 Der Weg führt, anders als im Stadtplan dargestellt²², zuerst gerade durch den Park und am Ausgang zur Karl-Liebknecht-Straße leicht nach Norden (rechts) abgelenkt.



70 Dem Übergang über die Humboldtstraße ...



- 71 ... folgt auf der südlichen Seite der Karl-Liebknecht-Straße ein langgestreckter Gehweg.

Die nördliche Seite wird ab Foto 97 gesondert erfasst.



- 72 Beim Lieferservice parkte ein Fahrzeug quer über den Gehweg (Rückblick). Das ist auch in anderen Städten ein zunehmendes Problem, dass Fahrräder, Motorräder oder Kraftfahrzeuge vor solchen Gewerben auf den Gehwegen oder in zweiter Spur abgestellt werden. An dieser Stelle aber ist das Problem leicht lösbar, da das Geschäft über einen eigenen Parkplatz verfügt.

- **Empfehlung:**

Dennoch sollte das Geschäft darauf hingewiesen werden, grundsätzlich den Parkplatz zu benutzen.



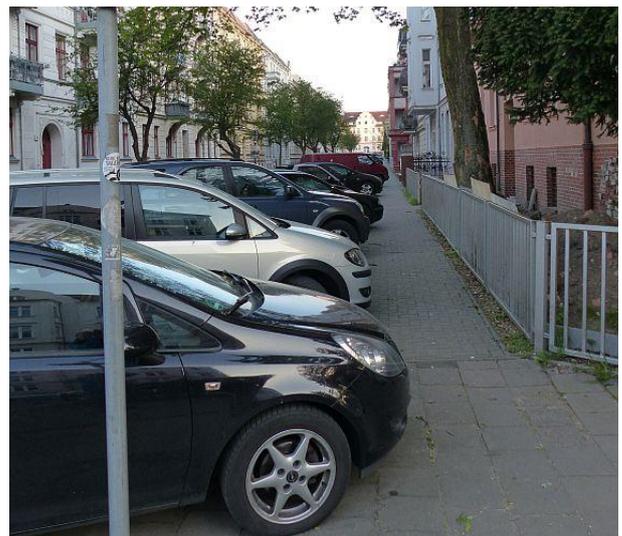
- 73 Der Übergang über die Lessingstraße ist derzeit nicht barrierefrei.

- **Empfehlungen:**

- a) Hier wäre sicher eine Gehwegüberfahrt angemessen (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).
- b) Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob die durch den Parkstreifen verbleibende Gehwegbreite regelgerecht ist.²³



- 74 Nicht im Wegeverlauf liegt die einmündende Lessingstraße, eine der baulich schönsten Straßenzüge der Stadt. Die westliche Straßenseite befindet sich durchgängig bis zur Fürstenwalder Straße in einem für Fußgängerinnen und Fußgänger unzumutbaren Zustand.



Zurück zur Karl-Liebkecht-Straße:

- 75 Die folgende einmündende Zufahrt zu den Wohnhäusern ist als Gehwegüberfahrt ausgebildet.



- 76 An der Einmündung der Friedrich-Hegel-Straße befindet sich ein Fußgängerüberweg.



- 77 Die Einmündung des Heilbornringes in die Karl-Liebknecht-Straße hat eine gepflasterte Eckausrundung für eine Autobahnausfahrt und sie ist dennoch eine Art Gehwegüberfahrt. Eine nicht mehr zeitgemäße und auch nicht regelkonforme Gestaltung²⁴ für die Fußgänger und auch für die Rechtsabbieger, zumal an dieser Stelle die Sichtbeziehungen nicht gewährleistet sind.



- **Empfehlung:**

Aus Sicherheitsgründen sollte der Gehweg hier vorgezogen werden. Dies wäre aufgrund des geringen Kraftfahrzeugverkehrs möglicherweise farblich umzusetzen.

- 78 Zum Zeitpunkt der Begehung war die Wartezeit an der Lichtsignalanlage bei der Querung der Fürstenwalder Straße sehr lang und die Grünzeit sehr kurz, bei einem geringen Autoverkehr.



- **Empfehlung:**

Die Anlage sollte überprüft und nach Möglichkeit für die unterschiedlich beanspruchten Tageszeiten optimiert werden.

Ein Lichtsignalanlagen-Check war aufgrund der Netzbetrachtung in Frankfurt(Oder) im Rahmen des Projektes leider nicht möglich.

- 79 Die folgende Bahnunterführung im Verlauf der August-Bebel-Straße ist komfortabel, wenn es nicht eine frequentierte Fahrradrasse ist. Das war zum Zeitpunkt der Begehung nicht auszumachen.



- **Empfehlung:**

Zu überprüfen ist, ob die Unterführung bei Dunkelheit angemessen ausgeleuchtet ist.

- 80 In Richtung Westen ist nicht der Gehweg, sondern der ungepflegte Radweg das Problem.



- 81 Die dann folgende zweite Bahnunterführung dürfte bei Dunkelheit kein angenehmer Wegeabschnitt sein. Aber möglicherweise soll sie ja abgerissen werden.

- **Empfehlung:**

Sollte die Brücke Bestand haben, ist für eine angemessene Beleuchtung zu sorgen.



- 82 Der Übergang über die einmündende Lichtenberger Straße zeigt, dass hier alles ein wenig zusammengewürfelt und pflegebedürftig ist.



- 83 Desgleichen am Kießlingplatz.

Möglicherweise verläuft die angenehmere Fußwegeverbindung in Richtung Westkreuz von hier aus über die Hermann-Bolan-Straße, Wiesel-spring und Heimchengrund. Damit würde man aber zwei Straßenbahn-Haltestellen überspringen und die Einkaufsläden in der August-Bebel-Straße nicht anbinden. Die Route wurde nicht überprüft. Sie würde vermutlich nicht angenommen, weil sie als Umweg empfunden wird.



- 84 Neben dem Zuwachsen der nördlichen (rechts) Radwegkante kommen jetzt richtig gefährliche Schäden im Radwegebelag hinzu, die ein Befahren des Radweges eigentlich ausschließen. Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren auch die wenigen Radfahrer auf dem Gehweg.



- 85 Es folgt eine Ausfahrt, die einmal vorbildlich gepflastert ist: Geh- und Radweg werden durchgeführt, während die Fahrbahn unterbrochen und dann auch nur an der abgesenkten Bordsteinkante lediglich leicht konisch ausgearbeitet wurde.²⁵



- 86 Die Einmündung des Harfenweges in die August-Bebel-Straße würde eigentlich einen sehr harmonischen kleinen Platz ergeben. Der Stein in der Mitte deutet an, dass es so auch einmal gedacht sein konnte. Doch führen eine konfuse Wegeführung von Fuß- und Radwegen und eine nicht konsequente Parkplatzanordnung dazu, ...



- 87 dass es letztlich nicht einmal einen vernünftigen Durchgang gibt. Eine bisher verpasste Chance einer möglichen positiven städtebaulichen Gestaltung.

- **Empfehlung:**

Es ist zu überdenken, ob aus dieser Straßeneinmündung nicht generell ein kleiner städtischer Platz mit Aufenthaltsangeboten zu gestalten ist. Er hätte beste Voraussetzungen für einen kurzen verkehrsberuhigten Bereich.



- 88 Der Übergang über die Albrecht-Fellert-Straße ist für beide Verkehrsteilnehmer wieder akzeptabel, verführt aber Autofahrer dazu, beim Abbiegevorgang den Übergang nicht zu beachten, weil das die Pflasterung so vorgibt.

- **Empfehlung:**

Eine einfache Lösung wäre die Anbringung einer Wartelinie²⁶ vor dem Übergang für Fußgänger bei allen Einmündungen von untergeordneten Straßen.



- 89 Das Problem dieses Straßenabschnittes ist die unzureichende Gehwegbreite ...



- 90 ... zumal sich auf der anderen Straßenseite Seminargebäude (Sprachenzentrum) der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) befinden.



91 Übergang über die einmündende Georg-Friedrich-Händel-Straße. Abbiegende Fahrzeuge würden allenfalls noch vor dem farblich abgesetzten Radweg halten, nicht aber vor dem Übergang.

- **Empfehlung:**
(siehe Foto 87)



92 An der Einmündung der Gerhard-Hauptmann-Straße war zum Zeitpunkt der Begehung nicht auszumachen, warum es hier eine unvollständige Lichtsignalanlage gibt und auch keine Furten markiert sind oder warum es hier überhaupt eine Lichtsignalanlage gibt.



93 Die nächste Lichtsignalanlage befindet sich wenige Schritte weiter am Hellweg.



94 An dieser Stelle zeigt sich noch einmal deutlich, wie planlos hier Radwege markiert wurden.



95 Das ist dann die konkrete Fortsetzung des „Radweges“: Er hat sich praktisch aufgelöst.

- **Empfehlungen:**
 - a) Der unzureichend breite, ungepflegte und schadhafte Radweg ist generell zu Gunsten des Gehweges aufzulösen.
 - b) Auf der gesamten Strecke sind dann schadhafte Stellen im Gehwegpflaster zu reparieren.
 - c) Der Radverkehr muss eine eigenständige Wegeführung erhalten. Es ist zu prüfen, ob ein durchgehender Schutzstreifen²⁷ neben den Straßenbahngleisen möglich ist.



- 96 Am Immenweg befand sich zum Zeitpunkt der Begehung eine für den Fußverkehr ungesicherte Baustelle.

- **Empfehlung:**
Auch an Baustellen sind die Regelwerke einzuhalten.²⁸



- 97 Ab Heimchengrund wird es eher dörflich und der Weg ist ungeeignet zum Gehen mit einem Rollator.

- **Empfehlung**
(siehe Foto 94 b)



Ab Foto 97 wird der Weg noch einmal aus Ost-richtung ab Nordwest-Ausgang Kleistpark (Foto 68) beschrieben:



- 98 Der Überweg über die Karl-Liebknecht-Straße wirkt eher provisorisch abgesichert, nicht vertrauenserweckend und vor allem, nicht geschwindigkeitsdämpfend. Diese Eindrücke werden noch durch die Licht-Schatten-Verhältnisse verstärkt.

- **Empfehlung:**
Um den Kleistpark gesicherter an die nördlichen Wohngebiete anzuschließen, wäre die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zu prüfen.



- 99 Die Absenkungen sind auf den ersten Blick gut ausgeführt, führen aber Fußgänger mit einem Rollator erst einmal in den Verkehr hinein und nicht direkt in Gehwegrichtung. Das wird häufig gemacht, um beide Richtungen mit einer Absenkung abzudecken, ist aber letztlich für die Nutzerinnen und Nutzer ungünstig.



- 100 Das plötzliche Ende einer Radweges, der zum Zeitpunkt der Begehung durch Müllkästen markiert wurde? Nein, dies ist ein Parkstreifen und kein Radweg.



- 101 Eine gut gemeinte, aber leider recht unkonsequent durchgeführte Einmündung der Wildenbruchstraße: Mit einer in der Karl-Liebknecht-Straße üblichen roten Pflasterung für Pkw-Parkplätze und einem großen Abbiegeradius wird eine Art Gehwegüberfahrt dargestellt oder vorgetäuscht.



- 102 Hier fragt man sich, ob die Fußgänger vor freilaufenden Kindern gewarnt werden sollen oder die fahrenden Verkehrsteilnehmer.

- **Empfehlung:**
Insofern gehört das Gefahrzeichen 136 an die Bordsteinkante.



- 103 Der Fußgängerüberweg an der Einmündung der Friedrich-Hegel-Straße (siehe Foto 75).

- **Empfehlung:**
Auch an dieser Stelle wäre im Rahmen der Schulwegsicherung eine Gehwegüberfahrt im Verlauf der Karl-Liebknecht-Straße angemessen (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).



- 104 Kurz vor der Kantstraße wird der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt, was an dieser Stelle verträglich ist. Irritierend allerdings auch hier, dass der Park- und der Radstreifen die gleiche rote Pflasterung aufweisen (vgl. Foto 99f).



- 105
- **Empfehlung:**
Mitunter sind es Kleinigkeiten, die störend wirken. Hier müsste einfach mal eine in den Gehweg hineinragende stachlige Rose beschnitten werden.



- 106 Direkt nach der Brückenunterführung (siehe Fotos 78) folgt eine zurückversetzte Furt an einer Ausfahrt.

- **Empfehlung:**

Obwohl das eine recht aufwändige Infrastrukturmaßnahme wäre, ist die komfortable Fuß- und Radwegführung direkt geradeaus.



- 107 Danach folgt, wie auf der anderen Straßenseite auch (siehe Foto 79) ein Radwegfragment mit mindestens ca. 40 cm Breite.

- **Empfehlung:**

Es sollte geprüft werden, ob der Weg in einer angemessenen Breite wiederhergestellt werden kann oder auch hier für den Fahrradverkehr ein Schutzstreifen angelegt werden muss (vgl. Empfehlung zu Foto 94 c).



- 108 Der Blick von der zweiten Eisenbahnunterführung (siehe Foto 80) auf den gegenüberliegenden Kießlingplatz (siehe Foto 82).



- 109 Die Haltestelle „Kießlingplatz“ ist leider ein Beispiel unsensibler Möblierung auf Fußverkehrsflächen. Der Zugang ist weitgehend zugestellt, die Wetterschutzeinrichtung zu dicht an der Bordsteinkante.

- **Empfehlung:**

An dieser Stelle ist eine barrierefreie Erreichbarkeit der Wetterschutzeinrichtung nach den Regelwerken zu schaffen. Der Durchgang muss mindestens 1,50 Meter betragen.²⁹



- 110 Hier muss die Verkehrssicherungspflicht greifen, denn solche in den Gehweg weit hineinreichenden Stolperkanten können zu gefährlichen Eigenunfällen führen. Die Schatten- und Lichtverhältnisse verschärfen die Gefahr an dieser Stelle. Hier haben nicht nur Menschen mit Seheinschränkungen Probleme, die Kanten sind unerwartet und kaum wahrnehmbar.

- **Empfehlungen:**

Es gibt zwei Möglichkeiten,

- a) die Entfernung dieser Anlage und eine sachgemäße Pflasterung oder



- b) die Herausstellung durch z.B. eine auffällige Bepflanzung. Letzteres ist als einfache Variante möglich, weil der restliche Gehweg eine ausreichende Breite aufweist.

- 111 An der Furt über die einmündende Goethestraße sieht man gerade, wie ein abbiegendes Fahrzeug sogar noch bei Fußgängergrün einer Fußgängerin den Vorrang nimmt. Ein leider selbst im Verlauf der Begehung mehrmals beobachteter Vorgang.

- **Empfehlung:**

Bei einer Verkehrssicherheitskampagne sollte stets die eindeutige StVO-Regelung³⁰, dass Fußgänger gegenüber abbiegenden Fahrzeugen

stets Vorrang haben, in Priorität gesetzt werden. Die Übertretung dieser Regelung, eine der wesentlichen Unfallursachen, war im Rahmen des Projektes häufiger in neuen Bundesländern zu beobachten. Das mag seine Ursache darin haben, dass die DDR-Regelung dies nicht vorsah.³¹



- 112 Es folgt eine kurze, aber sehr kleinteilige Einkaufszeile für den täglichen Bedarf und darüber hinaus.



- 113 Ab der Witzlebenstraße gibt es ein kurzes Stück Gehweg mit gemeinsamer Fahrradnutzung. Gerade auf diesem Abschnitt ist das aber völlig unangemessen, da es hier Ströme von Fußgängern gibt, die von der Haltestelle „Witzlebenstraße“ die Universitätsgebäude erreichen wollen. Die Situation ist insofern noch verwirrender, weil die



- 114 Bodenbeläge so wirken, als wenn es zwei Radwege auf Gehwegniveau gibt, möglicherweise in beiden Richtungen. Nur bleibt dann kaum ein Gehweg übrig, wenn auch noch Fahrzeuge quer parken, anstatt die vorgesehenen Parkflächen zu nutzen.



- **Empfehlung:**

- a) Es ist zu prüfen, ob auf der gesamten Straßenlänge ein Schutzstreifen möglich ist (vgl. Foto 106 und Empfehlung zu 94c).
- b) Ist das nicht der Fall, sollte hier ein getrennter Rad- und Gehweg nach StVO Zeichen 241 mit sehr deutlicher Markierung angelegt werden, unter Berücksichtigung, dass es an dieser Stelle deutlich mehr Fuß- als Radverkehr gibt.

- 115 An der nächsten Einfahrt wird noch einmal deutlich, dass die Fuß- und Radwegführung bisher konzeptlos ist: Der Radweg befindet sich zuerst auf dem Gehweg (Foto 113), die Markierung ist noch gerade so erkennbar. An dieser Stelle aber befindet sich gleichzeitig ein fahrbahnbegleitender rot markierter Radweg (links), der hinter den gelben Containern wiederum auf den dann deutlich schmalern Gehweg geführt wird (Gehweg – Radfahrer frei).



- 116 Das ist dann an Mülltagen der Rest-Gehweg, unter 1 Meter Breite und daneben ein ebenfalls zu schmaler Radweg, hier kurz vor der Maxim-Gorki-Straße.



- 117 Vor der Dr.-Ernst-Ruge-Straße ist die Situation mit der Rad- und Gehwegbreite wieder ein Stück lang entspannter, was aber insgesamt nicht die Problematik entschärft.



- 118 Direkt hinter der Einmündung der Dr.-Ernst-Ruge-Straße verengt sich die Situation sofort wieder.



- 119 Direkt hinter der Einmündung der Dr.-Ernst-Ruge-Straße verengt sich die Situation sofort wieder.

- **Empfehlung:**
Gerade hier sollte ein ansprechender Gehweg vorhanden sein, da in Zukunft in dieser Siedlung mehr Menschen wohnen werden.



- 120 Hier befindet sich ein allerdings zu schmaler und ungepflegter Radweg auf Gehwegniveau zwischen dem Bordstein und der Baumreihe. Der wurde verständlicherweise im Beobachtungszeitraum nicht benutzt, ...



- 121 ... stattdessen der Gehweg auf der anderen Seite der Baumreihe, obwohl er an dieser Stelle auch nicht gepflegt ist.



- 122 Problematisch sind alle Ein- und Ausfahrten von und zum neuen Wohngebiet. Stets ist die Überfahrt über den Gehweg als Fahrbahn durchgezogen worden. Der Gehweg wird optisch unterbrochen und teilweise ist die Ausfahrt konisch ausgebildet, so wie es in den Regelwerken nicht empfohlen wird.



- 123 Das trifft auf die Einmündung der Dr. Ursula-Sellschopp-Straße genauso zu, ...



- 124 ... wie auf die Einmündung der Dr. Hedwig-Hahn-Straße.



- 125 Noch deutlicher wird die Problematik aus der Sicht aus dem Fahrzeug in Richtung August-Bebel-Straße, die eine freizügige und ungehinderte Durchfahrt vortäuscht. Genau das ist sie aber nicht, weil zu Fuß Gehende und mitunter auch schnell vorbei fahrende Radler nicht rechtzeitig gesehen werden können.

- **Empfehlungen:**

- a) Aus Sicherheitsgründen sollten in

allen Fällen Gehwegüberfahrten ausgebildet werden (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).

- b) Da es kaum möglich sein wird, die Eingangstore zu entfernen, um eine Sichtbeziehung zu ermöglichen, sollten die Fahrstreifen schmal in der Mitte der Ausfahrten und mit einer Haltlinie markiert werden.

- c) Darüber hinaus sind deutliche Fußgänger- und Fahrradsymbole auf den entsprechenden Wegen aufzutragen.



- 126 Am Ende der Eingrenzungsmauer (ab Foto 118) ist der Fußweg durch eine Bepflanzung eingengt.

- **Empfehlung:**

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Begehrbarkeit des angrenzenden Einkaufszentrums sollte diese Hecke entfernt werden.



- 127 Kurz vor der Einmündung der Dr. Hugo-Kinne-Straße befindet sich ein Einkaufszentrum, das offensichtlich nur für autofahrende Kunden vorgesehen ist. Hier befinden sich allerdings etliche nicht vorgesehene und nicht barrierefreie Zugänge, die sich die offensichtlich zahlreichen Kunden zu Fuß selbst geschaffen haben.



- 128 Das trifft auch auf die andere Straßenseite und Wegeverbindung aus Richtung Westen zu. Die Fußgängerinnen und Fußgänger müssen dann ungeordnet und ungeschützt die Autoverkehrsflächen queren.



- 129 Deutlicher kann nicht mehr zum Ausdruck gebracht werden, dass hier Planende versagt haben und die Stadt auch keine diesbezüglichen Vorgaben macht.

- **Empfehlungen:**

- a) Mit der Geschäftsstelle sollte das Problem der fehlenden Zugangsmöglichkeiten erörtert werden und es sind



barrierefreie Wegeverbindungen zu schaffen.

- b) Darüber hinaus sollte die Stadtverwaltung einen Grundsatzbeschluss anregen, nach dem Einkaufszentren für eine barrierefreie Erreichbarkeit ihrer Verkaufsstätten Sorge zu tragen haben.

Das ist im Interesse der Geschäfte, aber auch ein nicht zu unterschätzender Stadtplanungsaspekt.

- 130 Zwischen der Dr. Hugo-Kinne-Straße und der Straße Birnbaumsmühle ist mindestens die Hälfte des vorgesehenen Radweges zugewachsen und damit nicht benutzbar.



- 131 Der Übergang der Straße Birnbaumsmühle ist halbwegs umwegfrei.



- 132 Auf der westlichen Straßenseite (Rückblick) fehlt durch die Radwegführung allerdings auf dem Gehweg eine Aufstellfläche.



- 133 Zum Zeitpunkt der Begehung waren die Wartezeiten beim Übergang über die Straße Birnbaumsmühle und auch der Poststraße zur Endhaltestelle der Straßenbahnlinie erheblich. Zudem wurden in einem kurzen Beobachtungszeitraum mehrere Rotfahrer beobachtet.

- **Empfehlungen:**

- a) Diese Lichtsignalanlage sollte unbedingt hinsichtlich der Furtnutzung durch Fußgängerinnen und Fußgänger überprüft und optimiert werden.
- b) Bei weiterhin fehlender Aufstellfläche ist bei der Berechnung der Grünzeit die Radwegebreite zu berücksichtigen.



Ein Lichtsignalanlagen-Check war im Rahmen des Projektes leider nicht möglich.

Fazit:

Die vom Amt der Stadt Frankfurt (Oder) als Hauptfußwegeverbindung vorgeschlagene Trasse eignet sich grundsätzlich als Querverbindung zwischen dem Zentrum und den westlichen erweiterungsfähigen Wohngebieten und Universitätsstandorten. Sie ist derzeit allerdings noch nicht selbsterklärend und an allen Teilabschnitten zum Gehen motivierend. Ihr Vorteil ist die ergänzende Mittellage zwischen der Rosa-Luxemburg-Straße nördlich und der Heilbronner Straße südlich in einer vom Verkehrslärm weitgehend abgeschotteten Führung. Ihre Nachteile scheinen überwindbar zu sein, wenn ein befristetes Konzept für die Mängelbehebungen beschlossen und umgesetzt wird. Die sich auf der Grundlage des Fußverkehrs-Check herausgestellten Mängel sollten noch einmal durch Workshops und Begehungen prioritär bewertet werden. Da es sich keineswegs um eine derzeit frequentierte Fußwegeverbindung handelt, sollten alle Einzelmaßnahmen und auch das gesamte Konzept durch eine sehr intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Es wird empfohlen, mit den Routen 1 und 2 tatsächlich zu beginnen, um sich nicht in zu vielen Straßenzügen zu verzetteln.

In der Wegeführung könnten sich folgende zwei Änderungen bzw. Ergänzungen als sinnvoll erweisen:

- a) Sollte in der Carl-Emanuel-Bach-Straße ein Reisebus-Parkplatz eingerichtet werden, ist zu überlegen, ob der Hauptfußweg nicht günstiger über die parallel laufende Bischofstraße am Rathaus vorbei, die Große Oderstraße entlang und dann zur Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße geführt werden sollte.
- b) Obwohl es in der Regel nicht ratsam ist, Hauptfußwegeverbindungen mit Varianten darzustellen, sollte wegen der geografischen Situation neben dem Treppenaufstieg zum Pablo-Neruda-Block der Weg um die Kirche zum heiligen Kreuz herum, entlang der Straße Halbe Stadt, dann über die Marienstraße zur Franz-Mehringstraße als eine barrierefreiere Alternative angeboten werden.

15

43

1.	Als positive Maßnahmen bestens auch einzeln herausstellbar sind Verbesserungen bei den unzureichend gesicherten oder ungünstig ausgebildeten Querungsanlagen. Deren Anzahl ist mit sechs kritischen Querungsanlagen auf einer Strecke von über vier Kilometern durchaus überschaubar, wobei die Querung der Karl-Marx-Straße bewusst eine aufsehenerregende Maßnahme darstellen könnte.	24-29: Karl-Marx-Straße 40-42: Halbe Stadt 65: Franz-Mehring-Straße 78: Fürstenwalder Straße 98+99: Karl-Liebknecht-Straße 133: Birnbaumsmühle und Poststraße
2.	Nicht unterschätzt werden sollten die zahlreichen für den Kraftfahrzeugverkehr eigentlich unbedeutenden Straßenquerungen an Kreuzungen und Einmündungen, deren Autoorientiertheit kontinuierlich abgebaut werden sollte. Hier würden sich im Regelfall Gehwegüberfahrten anbieten.	Zum Beispiel: 16: Große Oderstraße 33+34: Wollenweberstraße 51: Wieckestraße 65: Kleiststraße, usw.
3.	In diesem Zusammenhang sind auch die Grundstückszufahrten Schritt für Schritt regelgerecht auszuführen, die einen Vorrang des Autoverkehrs vermitteln, den es nach der Straßenverkehrsordnung nicht gibt und die dadurch ein Gefährdungspotenzial darstellen.	Zum Beispiel: 5+ Carl-Philipp-Emanuel- 9-13: Bach-Straße, usw.

4.	<p>Bereits an vierter Stelle sind auf dieser Route die mitunter ungeordnet wirkenden Bodenbeläge zu nennen. Sie sind offensichtlich zumeist nicht historisch, sondern wurden erst in den letzten Jahrzehnten so angeordnet. „Die oberflächenwirksame Gestalt des Bodens [...] hat einen wesentlichen Einfluss auf das Erscheinungsbild eines Ortes. Für einen Platz ist die Wirkung des Bodens oft ähnlich bedeutsam wie die Qualität der ihn umgebenden Hausfassaden.“³² Den Stadtraum strukturierende Plätze sind leider auf der Strecke sehr selten und sollten deshalb herausgearbeitet werden.</p>	<p>Zum Beispiel: 1: Holzmarkt 19+20: Schmalzgasse 46-48: Franz-Mehring-Straße 110: August-Bebel-Straße, usw.</p> <p>Zum Beispiel: 1: Holzmarkt 19+20: Marktplatz 51: Platz an der Wieckestraße 83+108: Kießlinplatz 86: Platz am Harfenweg</p>
5.	<p>Nicht nur aufgrund der topografischen Gegebenheiten ist die Herstellung der Barrierefreiheit auf dieser Route Schritt für Schritt umzusetzen, insbesondere durch die Reparatur von Pflasterschäden und Bordsteinabsenkungen.</p>	<p>durchgängig</p>
6.	<p>Überaus problematisch und in Priorität zu setzen ist die Herstellung einer angemessenen Radwegverbindung im westlichen Bereich der Route. Bisher ist der Zustand der Radverkehrsanlagen häufig von einer zur nächsten Seitenstraße unterschiedlich. Der Zustand ist weitgehend unakzeptabel.</p>	<p>ab 78: durchgängig</p>

Auszug aus FUSS e.V. (Hrsg.): Modellstadt Frankfurt (Oder) Projektbericht: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“, Stand: 21. November 2019.

Die insgesamt ca. 8,6 Kilometer langen Wegeabschnitte (Gehwege und Querungsanlagen) und weitere Anschluss- und Verbindungswege wurden am 24. und 25. April sowie am 5. Juni 2019 begangen. Darüber hinaus fand eine Gruppen-Begehung mit sechs Personen am östlichen Teilabschnitt am 23. September statt.

Der Autor 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 IVAS, a.a.O., Seite 73
- ⁴ „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. Weitere Informationen siehe www.fussverkehrs-check.de.
- ⁵ „Wetterleuchten“ ist ein Format eines Fußverkehrs-Checks, welches als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor-, zur Abstimmung und zur Diskussion gestellt. Die Beteiligten werden gebeten, das Protokoll selbst zu schreiben und erhalten dafür eine Schreibunterlage, ein Schreibgerät sowie eine Protokollvorlage. An den Betrachtungsorten werden kurz die Probleme und die vorgeschlagenen Lösungsansätze vorgetragen, die sich aus dem vorhergehenden Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ ergaben. Die Beteiligten sollen sich dann entscheiden und in die Protokoll-Vorlage eintragen, ob sie im Wesentlichen mit den Vorschlägen einverstanden sind oder diese eher ablehnen. Darüber hinaus sollen sie einschränkende oder erweiternde Anmerkungen und zusätzliche Ideen protokollieren und gegebenenfalls wie bei einem Ortstermin miteinander diskutieren und abwägen. Hier kommt es in der Regel zu Meinungsverschiedenheiten, die aber beim „Wetterleuchten“ bleiben und nicht in einem „Gewitter“ umschlagen sollten. Die Methode wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ von Bernd Herzog-Schlagk vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Mai 2017 entwickelt und erstmals in der Modellstadt Jena erprobt. Weitere Informationen siehe www.fussverkehrs-check.de.
- ⁶ Gemeint ist damit in der Hauptsache Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 und an dieser Stelle 3.4.2.
- ⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002, Abschnitt 3.1.2.6 Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten, in diesem Absatz sind diese beiden Gehwegüberfahrt-Varianten zusammen gefasst.
- ⁸ Beispielmusterlösung Grundstückszufahrt, Abdruck mit freundlicher Genehmigung durch: SVU Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger, Dresden, Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld, aus: Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam, 3. Arbeitstreffen am 24. September 2019, Folie 21.
- ⁹ RASSt 06, 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen
- ¹⁰ Beispielmusterlösung Teilaufpflasterung/Gehwegüberfahrt, Abdruck mit freundlicher Genehmigung durch: SVU Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger, Dresden, Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld, aus: Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam, 3. Arbeitstreffen am 24. September 2019, Folie 22.
- ¹¹ 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“.
- ¹² Nach RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4

¹³ 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.“

¹⁴ StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

¹⁵ Die sogenannte „blaue Zone“ wurde eingeführt, um den Schilderwald für den Kraftfahrzeugverkehr einzuschränken, warum also nicht einmal für den Fußverkehr „blaue Überwege“ schaffen?

¹⁶ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrs.): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, Abschnitt 4.6

¹⁷ Die Skizze wurde von Simon Wesenauer (Wien) und Patrick Riskowsky (FUSS e.V., Berlin) nach der Vorlage des Autors angefertigt.

¹⁸ RAST 06, 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen

¹⁹ Die Angaben variieren zwischen 0,03 und 0,05 Kalorien-Verbrauch pro Schritt, abhängig von der körperlichen Konstitution, der Geschwindigkeit und der Schrittlänge. Treppenstufen aufwärts werden mit 0,11 Kalorien-Verbrauch pro Stufe und abwärts mit 0,05 angegeben.

²⁰ RAST 06, 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.“

²¹ RAST 06, 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen

²² Frankfurt (Oder) Slubice, Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016

²³ Nach RAST 06, 6.1.6.1, Bild 70 beträgt die Regelbreite eines Seitenraums 2,50 Meter und nach RAST 06, Abschnitt 3.4 Entwurfsvorgang soll die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ erfolgen. Dies ist zwar eine Straßenplanungsrevolution, aber sie wurde bereits vor vielen Jahren eingeführt und scheint sich immer noch nicht in der Praxis verankert zu haben.

²⁴ EFA 02, 3.3.6.1., Bild 12

²⁵ EFA 3.1.2.6 Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten, Bild 3

²⁶ StVO, Anlage 3, Zeichen 341

²⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010, Abschnitt 3.2 Schutzstreifen

²⁸ Siehe hierzu die informative Website www.geh-recht.de/baustellen

²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, Ausgabe 2013, Abschnitt 6.4.2 Breite, Bild 123

³⁰ StVO, §9, (3). Diese Regelung gilt grundsätzlich, selbst wenn Fußgänger bei Rot die Straße überqueren: „wenn nötig, ist zu warten.“

³¹ Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr, Straßenverkehrs-Ordnung StVO der DDR, Stand 1986, §15 Änderung der Fahrtrichtung, Absatz (9): „Abbiegende Fahrzeugführer haben auf Radfahrer und Fußgänger Rücksicht zu nehmen, die die Fahrbahn überqueren, in die eingebogen wird.“ In der derzeit gültigen StVO ist dagegen eine „besondere Rücksicht“ und „Wartepflicht“, also Vorrangregelung, vorgegeben.

³² Wir zitieren hier einen Praktiker, den damaligen Stadtrat und Baureferenten der Landeshauptstadt München aus seinem Standardwerk. Horst Haffner: Orte – Plätze – Räume. Vom Umgang mit der Stadt, Verlag D.W. Callwey, München 2005, Kapitel: Grundsätze der Gestaltung, Bodenbeläge, Seiten 26f