

Empfehlungen an die Stadt Frankfurt (Oder)

für die Berücksichtigung des Fußverkehrs im Mobilitätsplan 2030+ in Form einer Zusammenfassung der Erkenntnisse aus den bisherigen Aktivitäten (Verwaltungsgespräche, Fußverkehrschecks, Workshop, Ortsbegehung) im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (2018-2020) des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

In der öffentlichen Diskussion über die Erreichung der angestrebten Klimaziele wird immer deutlicher, dass dem Verkehrssektor in Zukunft eine immens hohe Bedeutung zukommen wird. Derzeit frisst der weiter zunehmende Verkehrsanteil an der negativen Klimaentwicklung jedwede positive Entwicklung der CO₂-Abnahme anderer Bereiche auf. Dieser Teufelskreis muss im Fern-, aber auch im städtischen Nahverkehr durchbrochen werden, indem der Umweltverbund mit Fuß-, Rad-, Bus- und Bahn in Priorität gesetzt wird. Auch die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende ist kein Selbstläufer, sie muss auf sehr verschiedenen Ebenen ansetzen und bedarf einer konzeptionellen Vorgehensweise.

Nach Ansicht des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hat die Stadt Frankfurt (Oder) beste Voraussetzungen dafür, den Anteil der aktiven Mobilität im engeren Stadtbereich zu erhöhen: Große Einkaufszentren befinden sich im Kernbereich der Stadt und der Bahnhof ist von vielen Stadtteilen aus fußläufig zu erreichen. Es gibt zahlreiche Grünanlagen und Grünzüge sowie die Oderlandschaft, die zum Flanieren und zur sportlichen Bewegung einladen. In Verbindung mit dem für die Stadtgröße noch immer gut ausgebauten Netz von Straßenbahn- und Buslinien könnten die Bewohnerinnen und Bewohner und die Gäste der Stadt weitgehend ohne Auto mobil sein.

Projekt

Im bereits in Abstimmung befindlichen Mobilitätsplan der Stadt Frankfurt (Oder) sind Angaben über wichtige Fußverkehrsachsen sowie von Fehlstellen in der Gestaltung öffentlicher Straßenräume enthalten. Deshalb haben sich die Stadtverwaltung und die Projektleitung darauf geeinigt, im Rahmen des Projektes bereits mit der näheren Betrachtung von wenigen Hauptfußrouten zu beginnen. Dafür wurden die folgenden vier Hauptfußrouten für eine erste Untersuchung in Priorität gesetzt:

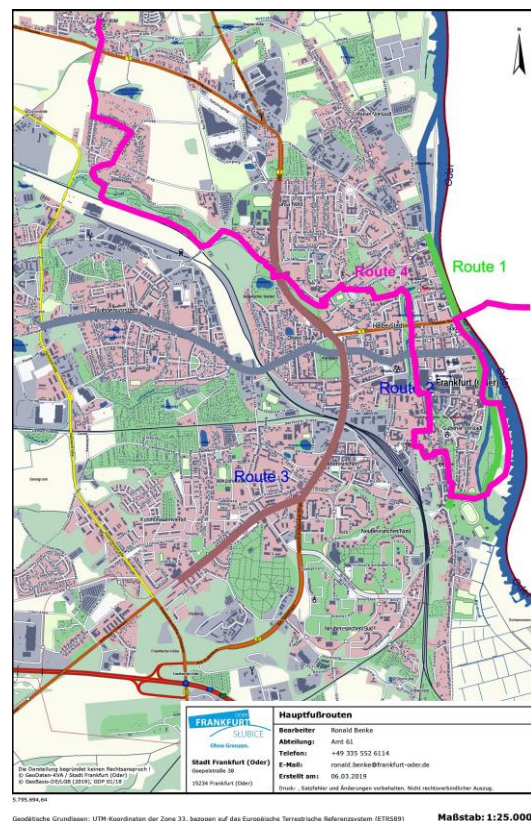
Route 1: An der Oder,

Route 2: Von der Oder zum Westkreuz,

Route 3: Vom Hansaviertel zum Südring sowie

Route 4: Von Kliestow zum Bahnhof Frankfurt (Oder) und von dort zur Stadtbrücke.

Die ausgewählten Korridore für eine gezielte Verbesserung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger stellen den ersten Ansatzpunkt für die Entwicklung der zukünftigen Netzgestaltung von Alltags- und Freizeitwegen dar. Die Routenbezeichnungen sind Arbeitstitel und sollten vor einer gesamten Netzbetrachtung noch einmal überdacht und möglicherweise verändert werden. Für die Routen 1, 2 und 4 wurden bereits umfassende Fußverkehrs-Checks durchgeführt (siehe www.fussverkehrsstrategien.de > Modellstädte > Frankfurt-Oder). Der FUSS e.V. empfiehlt die Aufnahme der qualitativen Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr in zwölf Hauptfußrouten (sieben in Quer- und fünf in Längsrichtung) in den Mobilitätsplan.



Querverbindungen stärken

Insbesondere bei der Betrachtung der Routen 1 und 2 hat sich gezeigt, dass die Querverbindungen (West-Ost-West) deutlicher zu stärken sind. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks und weiterer Begehungen haben sich folgende sieben Wegeverbindungen über die Anbindung des Zentrums hinausgehend herauskristallisiert (jeweils von Ost nach West):

- Carthausplatz bis Alt- und Neubesesinchen als eine bisher vernachlässigte Anbindung (in Route 1 sind lediglich die Zuwegungen betrachtet worden),
- Ziegenwerder Brücke (Route 1 und 4) über die Logenstraße (Route 4 teilweise), Heilbronner Straße, E.-Thälmann-Straße bis zur Fürstenwalder Straße als eine frequentierte Alltagswege-Verbindung,
- Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße über Halbe Stadt, Paulinenhof bis zum Westkreuz (insgesamt untersuchte Route 2)
- Brücktorstraße (Route 1) über die Rosengasse (Route 4) bis zur Rosa-Luxemburg-Straße,
- Lebuser Mauerstraße (Route 1) bis Linaupark (Route 4),
- Klingestraße (Route 1) bis Poetensteig sowie
- Hafenstraße möglichst über die Seelower Kehre zum Hansaviertel Nord (bisher nicht untersucht).

Magistrale durchlässiger gestalten

Daraus ergibt sich, dass der linienmäßig vorhandene Querungsbedarf über die Karl-Marx-Straße (Magistrale) / Berliner Straße an mindestens vier Stellen durch zusätzliche Querungsanlagen gesichert werden sollte:

- Schmalzgasse – Promenadengasse (siehe Route 2),
- Kleine Oderstraße – Rosengasse (siehe Route 1).
- Lebuser Mauerstraße – Lennépark / Halbe Stadt (siehe Route 1) und
- Klingestraße - Poetensteig (siehe Route 1).

Die Baumaßnahmen im Jahr 2019 mit der Totalsperrung der Karl-Marx-Straße dürften gezeigt haben, dass sich gesicherte Querungsanlagen kaum beträchtlich auf den fließenden Kfz-Verkehr auswirken dürften. Empfohlen werden Maßnahmen, die vom jeweiligen Verkehrsaufkommen abhängig sind. Hier haben sich insbesondere Fußgängerüberwege bewährt, weil damit auf Hauptfußrouten Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang haben und gleichzeitig Kraftfahrzeuge nur anhalten müssen, wenn es tatsächlich Querungsbedarf gibt. Nach den derzeitigen Regelwerken in Deutschland sind allerdings Fußgängerüberwege wegen der Straßenbahnführung ohne eigenen Gleiskörper in der Karl-Marx-Straße nicht zulässig und deshalb müssen alternative Maßnahmen gefunden werden. Der Vorschlag zur Prüfung von „blauen Längsstreifen“ als ein experimenteller Baustein für den gesamten Straßenzug erhielt im Rahmen der Begehung Zustimmung (siehe Route 2, Fotos 23 bis 30).



Normaler Verkehrsalltag in der Karl-Marx-Straße vor der Sperrung = relativ wenig Autoverkehr

Längsverbindungen schließen

Für die Fußwegenutzung der innenstadtnahen Längsverbindungen (Süd-Nord-Süd) sind Lückenschlüsse in fünf Wegeketten von Interesse (jeweils von Nord nach Süd):

- Hansaviertel über Kieler- und Leipzigerstraße bis Südring (bisher noch nicht untersuchte Route 3).
- Hansaviertel über Lennéstraße, Halbe Stadt, Bahnhofstraße, Johann Eichborndamm nach Neubesesinchen als Alternativroute zur stark befahrenen Kieler- und Leipzigerstraße (bisher noch nicht untersucht)
- Klingetal über Lennépark bis zum Anger als grüne Wegeverbindung (untersuchte Route 4),

- Karl-Marx-Straße bis zum Carthausplatz (bisher lediglich unter Routen 1 und 2 in Querverbindung betrachtet) sowie
- Marina Winterhafen über die Oderpromenade bis zum Carthausplatz (Routen 1 und 4).

Weitere problematische Örtlichkeiten verbessern

Nachdem die autoorientierte Verkehrsplanung über Jahrzehnte umgesetzt wurde und teilweise auch weiterhin wird, kann eine Fußverkehrsförderung in der Fläche nicht in kürzester Zeit erfolgen. Fußverkehr findet aber flächenhaft statt. Die Prioritätensetzung auf einige wenige Hauptfußwege ist durchaus eine sinnvolle Vorgehensweise, um überhaupt einen Anfang zu finden und dann auch einzelne Verbesserungen öffentlich darstellen zu können. Dennoch bleiben bei einer alleinigen Fokussierung auf eine Netzgestaltung selbst besonders problematische Örtlichkeiten unberücksichtigt.

Deshalb wird der Stadt Frankfurt (Oder) empfohlen, neben der Ausweisung von Hauptfußrouten zusätzlich eine bestimmte Anzahl von besonders auffälligen Querungsstellen in die Liste der konkreten Maßnahmen im Mobilitätsplan aufzunehmen. Die Auswahl der weiteren problematischen Örtlichkeiten kann erst nach genauerer Festlegung des Netzes der Hauptfußrouten erfolgen.

Übergeordnete Zielvorgaben beschließen

Für die Umsetzung der Fußverkehrsförderung erscheint es sinnvoll, in einem ersten Schritt einige wenige Zielvorgaben festzulegen und diese in den Mobilitätsplan aufzunehmen. Ansatzpunkte dafür sind im Fazit für die Route 1 und noch etwas konkreter im Fazit für die Route 2 enthalten.

Im Wesentlichen dürfte es darum gehen, Schritt für Schritt

- im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ bestehende Wegeverbindungen, Abkürzungen und Durchwegungen zu erhalten, zu verbessern und nötigenfalls neue zu schaffen,
- die Querungsanlagen und Gehwegüberfahrten im Verlauf von Hauptfußrouten und an weiteren frequentierten Kreuzungen und Einmündungen sicherer und komfortabler zu gestalten und zu schalten,
- den Fuß- und Radverkehr weitgehend zu trennen,
- die Bodenbeläge auf der Strecke und an den Übergängen barrierefrei und für den Vorrang des Fußverkehrs zu gestalten.

Dabei sollten die Vorgaben Spielräume offenlassen und kreative Lösungen ermöglichen.

Qualitätskriterien festlegen

Eine Fußverkehrsstrategie kommt ohne die Festlegung oder kontinuierliche Überarbeitung von Qualitäts-Standards nicht aus, die bei allen Um- und Neubaumaßnahmen zu beachten sind. Diese sollten neben den Angaben zur Netzgestaltung auch zum Beispiel

- die nutzbare Mindest-Gehwegbreite,
- Angaben über die zulässige Gehwegmöblierung,
- Gestaltungsmerkmale von Grundstückzufahrten und Gehwegüberfahrten sowie
- die Kennzahlen für eine fußgängerfreundlichere Schaltung von Lichtsignalanlagen

beinhalten. Dafür nur drei Beispiele für eine Festlegung, die beiden erstgenannten trafen im Rahmen der Begehung auf die Zustimmung der Beteiligten:

a) Grundstückzufahrten

Auf den Hauptverkehrsrouten und im Rahmen von notwendigen Baumaßnahmen werden Grundstückzufahrten über Gehwege zukünftig in Frankfurt (Oder) für den Fußverkehr barrierefrei mit einer durchgehenden Gehbahn ohne Querschräge und ohne eine trapezförmige Aufweitung zur Fahrbahn hin mit nur kurzen Einfahrtsschwellen im Sicherheitsbereich gestaltet (vgl. Route 2, Foto 5).

b) Gehwegüberfahrten

Auf den Hauptverkehrsrouten und im Rahmen von notwendigen Baumaßnahmen werden Übergänge an Kreuzungen und Einmündungen mit geringen Kraftfahrzeugverkehr zukünftig in Frankfurt (Oder) nach Möglichkeit als Gehwegüberfahrt mit einem durchgeführten Gehweg ausgebildet (nach RASt 06, Abschnitt 6.1.8.4m, vgl. Route 2, Foto 17).



Normaler Alltag Übergang Lindenstraße zur Karl-Marx-Straße = starker Fußverkehr

c) Fußgängerfurt

Bei der Berechnung der Grünzeit an Lichtsignalanlagen werden

1. wegen der demografischen Entwicklung und ganz allgemein zur Berücksichtigung langsamerer Fußgängerinnen und Fußgänger zukünftig

- a) die Gehgeschwindigkeit von 1 m/s angesetzt und
- b) dabei die Radwegbreite berücksichtigt, soweit die Aufstellfläche zwischen dem Bordstein und dem Radweg nicht mindestens 2 m tief ist sowie

2. die Wartezeiten auf 45 s und nur in begründeten Ausnahmefällen auf maximal 60 s begrenzt.

Öffentliche Beteiligung durchführen

Für die meisten Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt stellt das Zu-Fuß-Gehen eine Selbstverständlichkeit dar, über die man kaum nachdenkt. Beschwerlichkeiten führen eher zur Verlagerung auf andere Verkehrsarten als zu einer konstruktiven Teilnahme an positiven Veränderungen. Demokratische Teilhabe an Planungsprozessen ist eine Grundvoraussetzung für eine bewusste Entscheidung zu einer nachhaltigen Verkehrsteilnahme. Deshalb wird empfohlen, öffentliche Ortsbegehungen und Fußverkehrschecks in unmittelbarer Wohnumgebung der Bürgerinnen und Bürger durchzuführen und diese auch als eine Handlungsvorgabe im Mobilitätsplan zu verankern (vgl. www.fussverkehrscheck.de). Darüber hinaus wird empfohlen, auch kleinere Maßnahmen als Schritte zur Stärkung der „Stadt der kurzen Wege“ auf eigenen Medien zu publizieren und öffentlichen Medien zur Verfügung zu stellen.

Mobilität ist ein wesentlicher Lebensbereich und deshalb empfiehlt FUSS e.V. der Stadt, auf ihrer Website neben den Informationen über geplante Vorhaben der Verkehrs- und Stadtentwicklung und über Bürgerbeteiligungsangebote auch gezielte Informationen aus Nutzersicht auch für Neubürger einzustellen und zu pflegen. Hilfreich wären praktische Hinweise zur Alltags- und Freizeitmobilität und Routenempfehlungen für eine gesunde und eventuell sportliche Bewegung. Der Verein hat der Stadt erste konzeptionelle Gedanken zur Verfügung gestellt und eine Mitarbeit im Bereich „Mobilität zu Fuß“ angeboten (vgl. www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Frankfurt (Oder) > Vorschlag zur Erweiterung der Website der Stadt Frankfurt (Oder)).



Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e.V.-Brandenburg
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73
info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de

Verfasser:
Bernd Herzog-Schlagk
Mitglied im Bundesvorstand des FUSS e.V.
Kontaktperson für Brandenburg

(Stand 5. November 2019)