

Projektbericht mit Maßnahmenprogramm

Gut gehen lassen

in Flensburg



Fachverband Fußverkehr Deutschland
und Fußgängerschutzverein FUSS e.V.



Impressum

Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland und Fußgängerschutzverein
FUSS e.V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin

Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72

info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

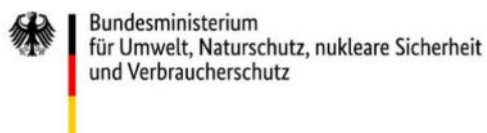


Autoren: Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar (FUSS e.V.)

Stand: 13.03.2023

Für Fragen und Anregungen wenden Sie sich an das Projektteam per Mail an: fvs@fuss-ev.de.

Förderhinweis: Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhalt

1	Das Projekt „Gut gehen lassen“	5
1.1	Ziel des Projekts.....	5
1.2	Projektteilnahme als Modellstadt	5
1.3	Projektbestandteile	6
1.4	Ziel des Projektberichts	6
2	Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken.....	7
3	Fußverkehr in Flensburg.....	8
4	Projektverlauf und Projektveranstaltungen	9
4.1	Projektverlauf	9
4.2	Das Untersuchungsgebiet.....	9
4.3	Projektauftritt mit der Stadtverwaltung	12
4.4	Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen	14
4.5	Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse	16
4.6	Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise.....	17
4.7	Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand.....	18
5	Maßnahmenprogramm	20
5.1	Strategische Handlungsempfehlungen	20
5.1.1	Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept	20
5.1.2	Fußverkehrs-Bedeutungsplan	21
5.1.3	Fußverkehrsbeauftragte:r	23
5.1.4	Fußverkehr im Arbeitskreis Masterplan Mobilität	24
5.1.5	Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung.....	25
5.1.6	Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben	26
5.1.7	Finanzierung	27
5.1.8	Umsetzung.....	27
5.2	Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet.....	27
6	Literaturhinweis.....	55
7	Verwendete Quellen	56
8	Abbildungsverzeichnis	57
9	Anlagen.....	57

1 Das Projekt „Gut gehen lassen“

Die Beratung der Stadt Flensburg durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. fand im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ statt. Im Folgenden sind die Ziele und Bestandteile des Projektes beschrieben.

1.1 Ziel des Projekts

Das Gehen ist die sozialste, gesündeste und umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Menschen legen unabhängig von Alter, sozialer Herkunft und Arbeits- und Lebenssituation einen gewissen Anteil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurück. Besonders in Städten spielt der Fußverkehr eine zentrale Rolle. Kurze Wege (bis zu 2 km) sind zu Fuß oft am schnellsten und kostengünstigsten zurückzulegen.[1]

Trotzdem ist das Verkehrsnetz der meisten deutschen Städte noch immer primär auf Autos ausgelegt. Zufußgehende begegnen auf ihren Wegen oft Hindernissen und Sicherheitsrisiken, als vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr werden ihnen unübersichtliche Überwege und schmale, unebene oder nicht barrierefreie Gehwege oft zur Gefahr. Insbesondere für Kinder und ältere Personen, die besonders viel zu Fuß unterwegs sind, können eine unzureichende Infrastruktur und unvorhersehbare Gefahrenstellen das Gehen gefährlich und unattraktiv machen und dafür sorgen, dass unfreiwillig auf andere Fortbewegungsmittel zurückgegriffen wird, die weniger umweltfreundlich und gesundheitsfördernd sind.[1]

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ involvierte fünf Modellstädte in ein Programm zur Förderung des Fußverkehrs. Mit dem Projekt wurden Mitarbeitende der Stadtverwaltung sowie die Kommunalpolitik für die Belange der Zufußgehenden sensibilisiert. Zudem wurden aus der Bürgerschaft Interessierte gewonnen, die zu sogenannten „Quartiersgeher:innen“ ausgebildet wurden, um stadtweit Hinweise zu Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur zu sammeln und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen. Im Vordergrund standen dabei kurzfristig umsetzbare Interventionen, was insbesondere bei punktuellen Maßnahmen erreicht werden kann. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und vom Umweltbundesamt gefördert und vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Zeitraum 1.5.2021 – 30.4.2023 durchgeführt.

1.2 Projektteilnahme als Modellstadt

Die Stadt Flensburg hat sich 2021 um die Teilnahme an dem Projekt beworben und wurde aus 30 Bewerbungen als eine von fünf Modellkommunen von FUSS e.V. ausgewählt. Die durch die Oberbürgermeisterin Frau Lange unterzeichnete Bewerbung (s. Anlage 1) war mit der Absichtserklärung verbunden, einige der im Projektverlauf von FUSS e.V. erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in absehbarer Zeit umzusetzen.

Zu Beginn des Projektes wurde für die Zusammenarbeit zwischen FUSS e.V. und der Stadt Flensburg in einer entsprechenden Zielvereinbarung geregelt (s. Anlage 2).

1.3 Projektbestandteile

Das Projekt „Gut gehen lassen“ gliederte sich in folgende Module:

1. Auftakttermin: Kennenlernen sowie Verständigung über den Projektablauf und das Untersuchungsgebiet (mit Stadtverwaltung);
2. Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.;
3. Fußverkehrs-Workshop (mit Fachöffentlichkeit);
4. Akquise und Schulung von engagierten Bürger:innen (sogenannten Quartiersgeher:innen) durch FUSS e.V.;
5. öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum durch FUSS e.V.;
6. Parteiengespräch auf dem Gehweg – eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen;
7. Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift;
8. Abschlussveranstaltung zur Präsentation der wesentlichen Projektergebnisse von FUSS e.V. und Übergabe des Projektberichts an die Stadtverwaltung und -politik.

Über den gesamten Projektzeitraum hinweg wurde das Projekt von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet, beispielsweise durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien und der Veröffentlichung von Informationen auf der Webseite der Stadt (flensburg.de) und der Projekt-Webseite von FUSS e.V. (fussverkehrsstrategie.de).

1.4 Ziel des Projektberichts

Der Projektbericht dient der Dokumentation aller im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ stattgefundenen Veranstaltungen und Begehungen sowie der im Zuge dessen gesammelten Hinweise zum Fußverkehr. Er enthält ein aus den Analysen und Hinweisen heraus erarbeitetes Maßnahmenprogramm mit Verbesserungsvorschlägen für ein bestimmtes Untersuchungsgebiet.

In diesem Projektbericht sind die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt. Die Bewertung und Einschätzung der untersuchten Situationen sowie die Formulierung von Maßnahmen folgt dabei möglichst konsequent der Perspektive des Fußverkehrs. Die Ergebnisse des Berichtes basieren auf der Bewertung und Einschätzung der Projektverantwortlichen von FUSS e.V.. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten bleibt nachgelagert dem kommunalpolitischen Abstimmungsprozess als Aufgabe überlassen.

2 Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken

Es gibt viel gute Gründe, das Gehen als Form der Fortbewegung zu fördern: Fußwege erschließen die Stadt sehr flächensparend und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern enorm kostengünstig. Dabei ist das Gehen viel mehr als lediglich eine Verkehrsart: Die Gehwege, Plätze und Parks bilden eben jene öffentlichen Räume, in denen sich das öffentliche Leben insbesondere entwickeln kann. (Hingegen stellt sich dieses öffentliche Miteinander weit weniger ein in den Pkw-Reihen vor den Ampeln, in Bussen und Bahnen wie auch nicht auf Radwegen.) Gehen ist die Verkehrsart, die sich weitgehend intuitiv von allein regelt, weshalb es auch in den Fußverkehrszonen keine Verkehrszeichen und Ampelanlagen braucht, gleichwohl hier die höchste Verkehrsdichte anzutreffen ist. Nicht zuletzt ist die gehende Stadt eine gesunde Stadt: Zufußgehende emittieren keine Schadstoffe und zugleich bewirken sie fast nebenbei einen aktiven Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit.

Kommunalpolitik und Stadtverwaltungen müssen durch eine inklusive Stadtplanung sowie gezielte Maßnahmen die Bedingungen des Fußverkehrs und die Flächengerechtigkeit verbessern – dies gilt auch für Flensburg. Um einen Reformstau und damit eine weitere Verzögerung und Verstärkung der Probleme zu vermeiden, ist eine schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen essenziell. Ziel von Kommunalpolitik und Stadtverwaltung sollte es sein, das Gehen für breite Schichten der Bevölkerung attraktiv zu machen. Dies kann einerseits durch Effizienz und Sicherheit und andererseits durch persönliche Motivierung erreicht werden. Ein kohärentes, qualitatives Fußwegenetz, das Quellen und Ziele barrierefrei verbindet und kurze Wege ermöglicht, trägt dazu bei, dass das Gehen als effiziente Mobilitätsform wahrgenommen wird. Gut platzierte Querungshilfen, übersichtliche Ein- und Ausfahrten und gute Sichtbeziehungen des Verkehrs sorgen für mehr Sicherheit. Die persönliche Motivation zum Gehen kann durch ein attraktives Straßenbild, Sitzgelegenheiten oder die Beruhigung des Autoverkehrs gesteigert werden. Ein besonderes Augenmerk sollte bei der Planung von Maßnahmen auf den Bedürfnissen von Kindern sowie von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen liegen. Die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit auf Schulwegen und an Orten, an denen Kinder ihre Freizeit verbringen, können durch gezielte Maßnahmen erhöht werden.[1]

In vielen Fällen können bereits kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahmen entscheidende positive Veränderungen für den Fußverkehr bewirken. Einige Beispiele samt Kostenschätzungen beschreibt die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ im Dezember 2022 von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.



Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

3 Fußverkehr in Flensburg

Flensburg ist mit ca. 90.000 Einwohnenden die drittgrößte Stadt des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Die Hafenstadt liegt an der Grenze zu Dänemark und an der Meeresbucht der Flensburger Förde (Ostsee). Im 12. Jahrhundert als Handels- und Fischersiedlung gegründet, hat sich Flensburg bis heute zum Oberzentrum, einer Verwaltungsstadt mit Hochschulstandort entwickelt und ist wirtschaftlich sowohl vom öffentlichen als auch privaten Dienstleistungssektor geprägt. Ebenfalls trägt der Grenzhandel mit Dänemark zur Wirtschaftsleistung bei. Die Stadt ist vor allem durch die vom Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten „Punkte in Flensburg“ bundesweit bekannt.[2]

Nicht nur viele Besucher:innen erkunden die Stadt zu Fuß, auch viele Wege der Flensburger:innen, nämlich 24 Prozent, werden einer Haushaltsbefragung von 2021 nach zu Fuß zurückgelegt. Damit konnte dieser Anteil im Vergleich zum Jahr 2010 um 8 Prozent gesteigert werden. Ebenso auf 24 Prozent gestiegen ist der Wegeanteil beim Radverkehr (2010 waren es noch 19 Prozent der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden). Beim ÖPNV gibt es jedoch einen leichten Rückgang von 11 auf 8 Prozent. Den weiterhin größten Anteil ihrer Wege legen die Flensburger:innen mit dem privaten Pkw zurück, ein leichter Rückgang ist aber auch hier erkennbar.[3] Bei dieser Auswertung ist jedoch zu bedenken, dass bei der Nutzung jedes Verkehrsmittels eine gewisse Wegetappe auch immer zu Fuß zurückgelegt wird, sei es zum Fahrradständer, zur Bushaltestelle oder zum Parkplatz.

Ein Verkehrskonzept für die Stadt Flensburg wurde zuletzt 1990 aufgestellt, welches 2018 durch den „Masterplan Mobilität 2030“ fortgeschrieben wurde. Zu den Zielen des Masterplans gehören vor allem der Klimaschutz und die Steigerung der Lebensqualität, wobei dem Umweltverbund eine besondere Aufmerksamkeit zukommt. Hierbei wird auch dem Fußverkehr ein eigenes Kapitel gewidmet. Im Fokus stehen hierzu insbesondere die Barrierefreiheit sowie sichere und breite Gehwege. Die Stadt versucht mit der Förderung der Nahmobilität und dem Konzept Stadt der kurzen Wege einen neuen Trend zu setzen. Der Fußverkehr soll nachhaltig gestärkt werden, indem dieser attraktiv gestaltet wird, unter anderem mithilfe von Wegebeziehungen und erhöhter Aufenthaltsqualität. Weitere Kernziele im Fußverkehr sind die Schaffung von attraktiven Verweilflächen mit Sitzmöglichkeiten, die Reduzierung der öffentlichen Parkraumflächen zugunsten des Fußverkehrs sowie die Einrichtung von Begegnungszonen, um die Rücksicht im Straßenverkehr zu fördern.[2],[4]

Besonders markant für das Stadtbild von Flensburg ist die ca. 1,7 Kilometer lange Promenade, die westlich und östlich parallel der Hafenspitze verläuft und sowohl bei Einheimischen wie auch bei Tourist:innen sehr beliebt ist. Ein weiterer Hot Spot des Fußverkehrs ist die Fußgängerzone, die mit einer Länge von etwa einem Kilometer recht lang ist. Über die Schiffbrückstraße, die Kompagniestraße und Neue Straße sind beide Fußgängerbereiche auf kurzem Wege miteinander verbunden.[2]

4 Projektverlauf und Projektveranstaltungen

In diesem Kapitel wird zunächst der Ablauf des Projekts beschrieben, die untersuchten Gebiete vorgestellt und anschließend die Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Projekttermine in chronologischer Reihenfolge nacheinander aufgeführt.

4.1 Projektverlauf

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ startete in Flensburg im November 2021 mit einem Auftakttermin, bei welchem die betreffenden Abteilungen der Stadtverwaltung teilnahmen. Eine Gesprächsrunde mit anschließendem Stadtspaziergang bildete den gemeinsamen Einstieg in die Thematik Fußverkehrsförderung. Ziel des gemeinsamen Termins war neben dem persönlichen Kennenlernen insbesondere die Absprache zum weiteren Projektablauf (s. Kapitel 4.3).

Im Mai 2022 folgte ein von FUSS e.V. durchgeführter Fach-Fußverkehrs-Check (s. Kapitel 4.4). Betrachtet wurde dabei der zwischenzeitlich abgestimmte Untersuchungsraum zwischen dem Neumarkt im Süden und dem Willy-Brandt-Platz im Norden - das sogenannte "Flensburger Ypsilon" (s. Kapitel 4.2).

Am 18. Mai 2022 wurde die Fachöffentlichkeit zu einem Workshop eingeladen (s. Kapitel 4.5), um Stärken und Schwächen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet zu identifizieren und über mögliche Qualitätskriterien für ein Modellquartier Fußverkehr zu diskutieren. Die Teilnehmenden konnten ihre Hinweise in bereitgestellten Karten verorten.

Darüber hinaus hat FUSS e.V. zusammen mit der Stadt Flensburg per Pressemitteilung die Flensburger:innen dazu aufgerufen, sich an dem Projekt als „Quartiersgeher:innen“ zu beteiligen. Es meldeten sich elf interessierte Personen. Im Frühjahr hat FUSS e.V. für die Interessierten ein Online-Seminar zum Einstieg in die Thematik Fußverkehr angeboten. Ein mit den Quartiersgeher:innen unternommener Spaziergang vertiefte die Schulung zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks ganz praktisch. Im Anschluss haben die Quartiersgeher:innen bis Ende des Jahres 2022 für die Gebiete, in denen sie regelmäßig zu Fuß gehen, Hinweise gesammelt und Verbesserungsvorschläge angebracht (s. Kapitel 4.6).

Ein sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“ bildete einen weiteren Meilenstein des Projekts: Mitte November 2022 führte eine Begehung die Stadtpolitik und interessierte Einwohner:innen durch das Untersuchungsgebiet zu den identifizierten Problemstellen (s. Kapitel 4.7).

Aus den Erkenntnissen all dieser Termine und Beteiligungen hat FUSS e.V. das mit diesem Papier vorgelegte Maßnahmenprogramm erarbeitet, welches am 15. März 2023 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung an die Stadtverwaltung Flensburg und die Stadtpolitik übergeben wurde.

4.2 Das Untersuchungsgebiet

Beim Auftakttermin wurde das sogenannte „Flensburger Y“ als Untersuchungsgebiet festgelegt. Das Gebiet umfasst den Bereich zwischen Neumarkt, Hafenspitze und Schiffbrücke bzw. Hafendamm und schließt die Friedrich-Ebert-Straße sowie die Straßen Süderhofenden und Norderhofenden mit ein. Die Verkehrsachse führt im Osten um die Altstadt herum und teilt sich an der Hafenspitze in zwei Straßen westlich und östlich des Ufers auf. In dem Gebiet liegt auch der

Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) als wichtiger Mobilitäts- und Umsteigepunkt für die Stadt und die Region.[5]

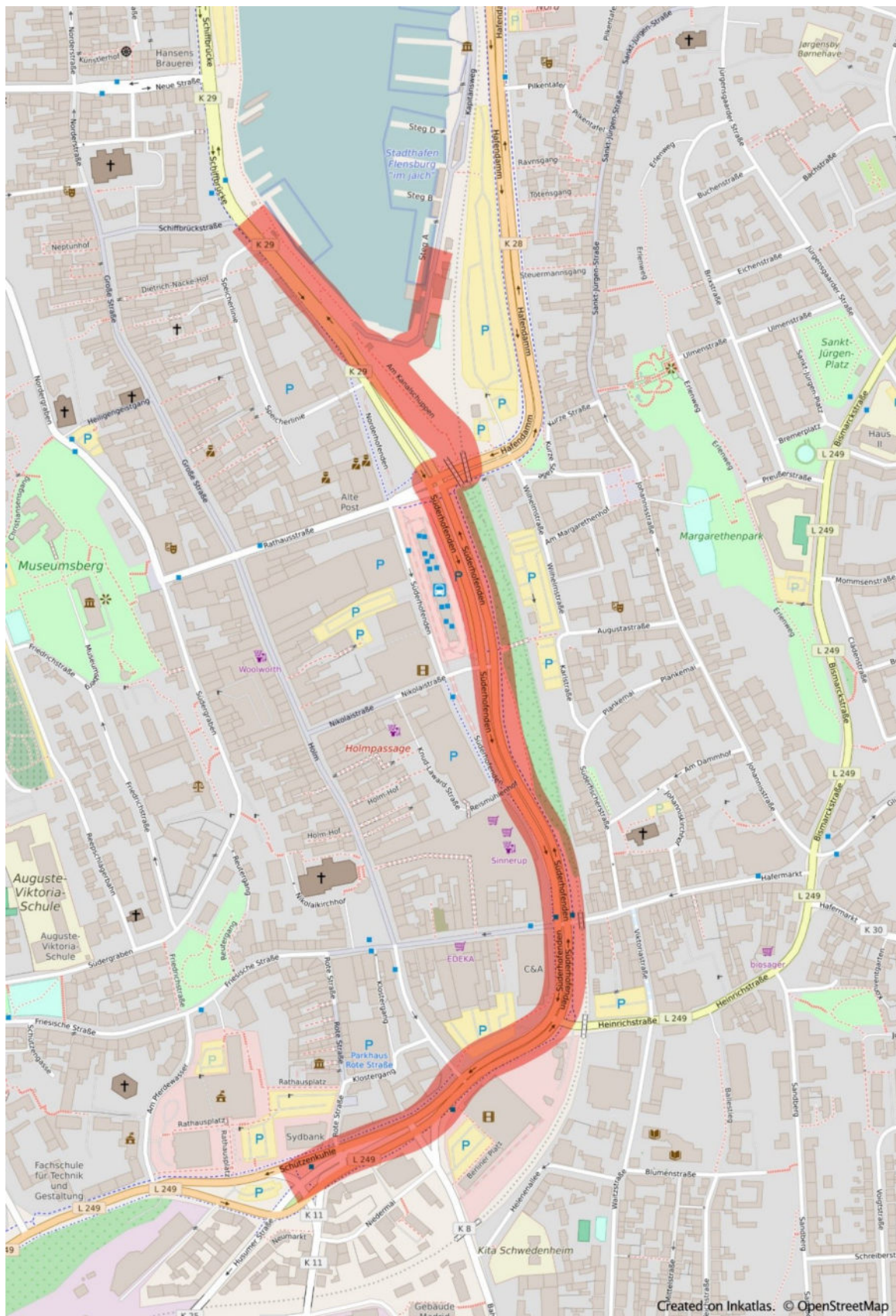


Abbildung 2: Das Untersuchungsgebiet „Flensburger Y“

Der Begriff des „Flensburger Y“ leitet sich aus dem im ISEK formulierten übergeordneten Entwicklungsmodell für den „Lebens- und Erlebnisraum Flensburger Innenstadt“ im Fördetal ab, das 2018 formuliert wurde. Dabei wurde bereits auf die fehlende Gleichberechtigung des Fahrradverkehrs und der Fußläufigkeit mit dem Autoverkehr hingewiesen und die Verbesserung der Erlebbarkeit durch die Aufwertung von Erlebnisräumen sowie durch den der Abbau stadträumlicher Barrieren als Ziel formuliert. Der für das Projekt ausgewählte Bereich stellt quasi das Kernstück dieses Raumes dar.[6]

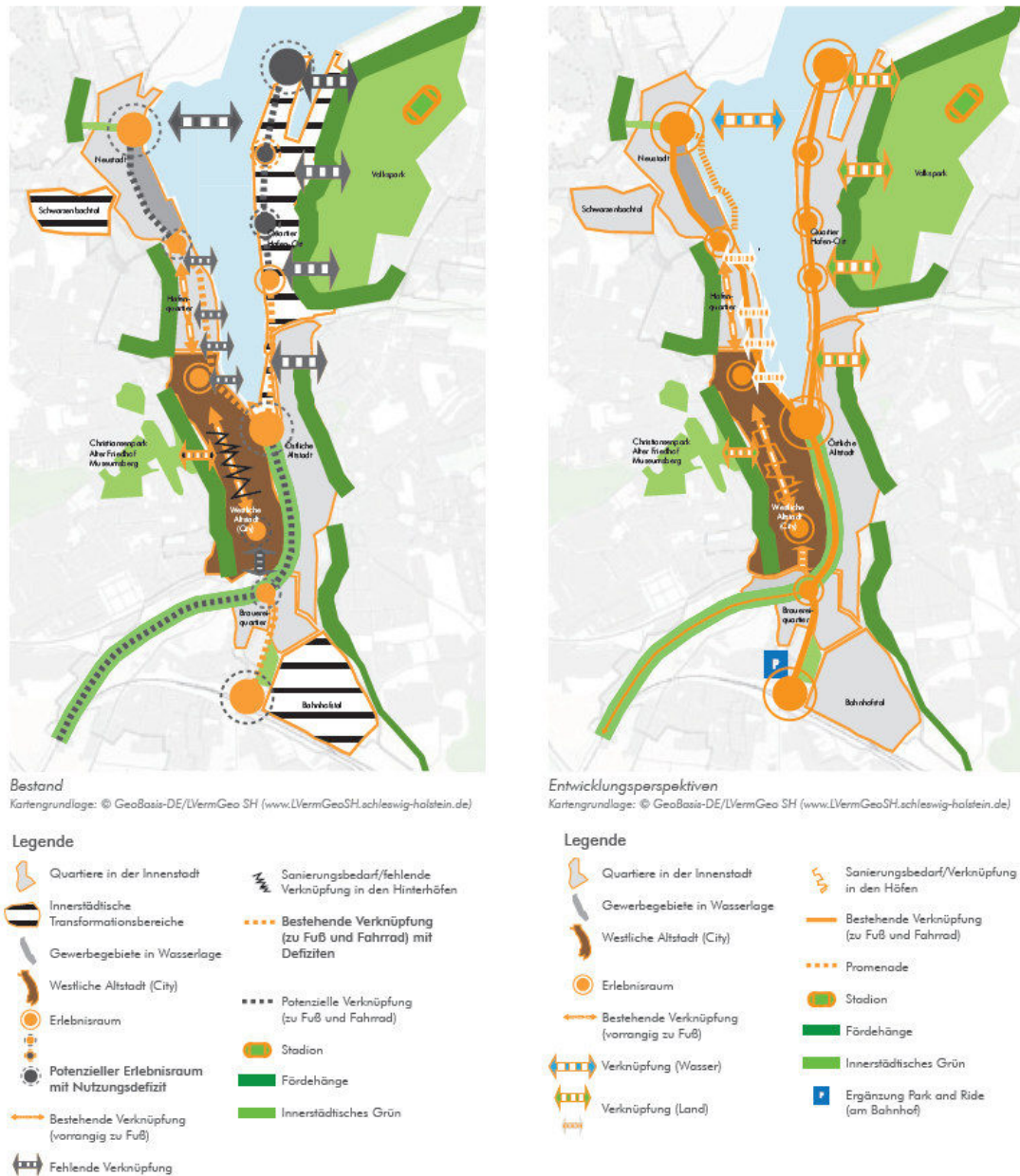


Abbildung 3: Das „Flensburger Y“ - skizzenhafte Darstellung, Bestand - Entwicklungsperspektiven (Quelle: Stadt Flensburg, ISEK, S. 75)

4.3 Projektauftritt mit der Stadtverwaltung

Das „Auftrittgespräch“ war der erste von insgesamt sechs Vor-Ort-Terminen des Projekts. Dieser Projektauftritt setzte sich aus einem Spaziergang von der Hafenspitze zum Rathaus und der anschließenden Besprechung zur Ausrichtung des Projektes zusammen. Daran nahmen Vertreter:innen u.a. aus den Fachbereichen Verkehr, Mobilität, Klima, Stadt- und Landschaftsplanung, Grünflächen, Verkehrsüberwachung, ÖPNV, Radverkehr, Kinder und Jugendliche, Senioren, Behinderte sowie Wohnen und Sanierung teil. Ein wesentliches Ziel war die gemeinsame Entscheidung für ein konkretes Untersuchungsgebiet.

Spaziergang

Für den anschließenden Spaziergang hat jede Person im Vorhinein eine Spielkarte erhalten, auf der jeweils eine andere Rolle abgebildet ist:

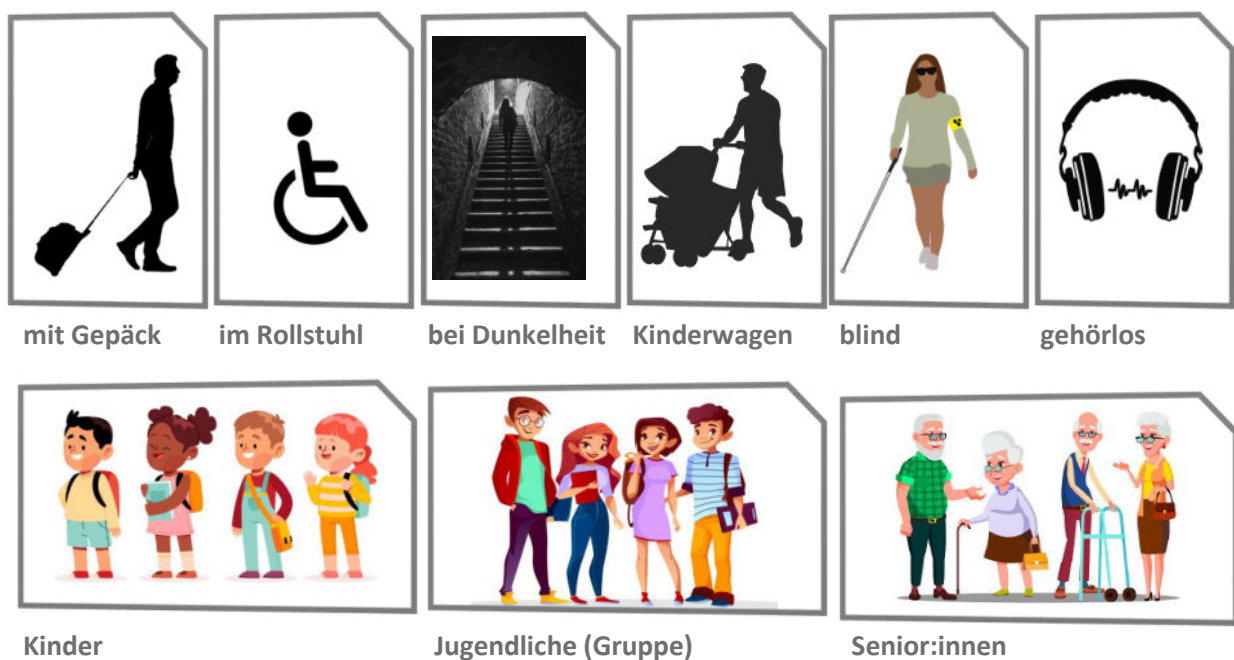


Abbildung 4: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehrs

Diese Rollen zeigen die Vielfalt der Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs - der differenziertesten aller Verkehrsteilnehmergruppen. Auf all diese gilt es bei der Betrachtung des Fußverkehrs Rücksicht zu nehmen.

Entlang einer etwa 2 km langen Route, mit Start- und Endpunkt am Rathaus, wurden sechs ausgewählte Stationen unter Berücksichtigung der oben genannten Rollen beleuchtet und diskutiert. Dabei wurden Mängel, aber auch positive Anknüpfungspunkte ermittelt. Es konnte sogleich ein ämterübergreifender Austausch ebenso wie eine Sensibilisierung der Stadtverwaltung zum Thema Fußverkehr stattfinden. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert.

Diese Rollen zeigen die Vielfalt der Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs - der differenziertesten aller Verkehrsteilnehmergruppen. Auf all diese gilt es bei der Betrachtung des Fußverkehrs Rücksicht zu nehmen.

Entlang einer etwa 2 km langen Route, ausgehend von der Hafenspitze, wurden ausgewählte Stationen unter Berücksichtigung der oben genannten Rollen beleuchtet und diskutiert. Dabei wurden Mängel, aber auch positive Anknüpfungspunkte ermittelt. Es konnte sogleich ein „ämterübergreifender“ Austausch ebenso wie eine Sensibilisierung der Stadtverwaltung zum Thema Fußverkehr stattfinden.

Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden sind in Anlage 3 dokumentiert.

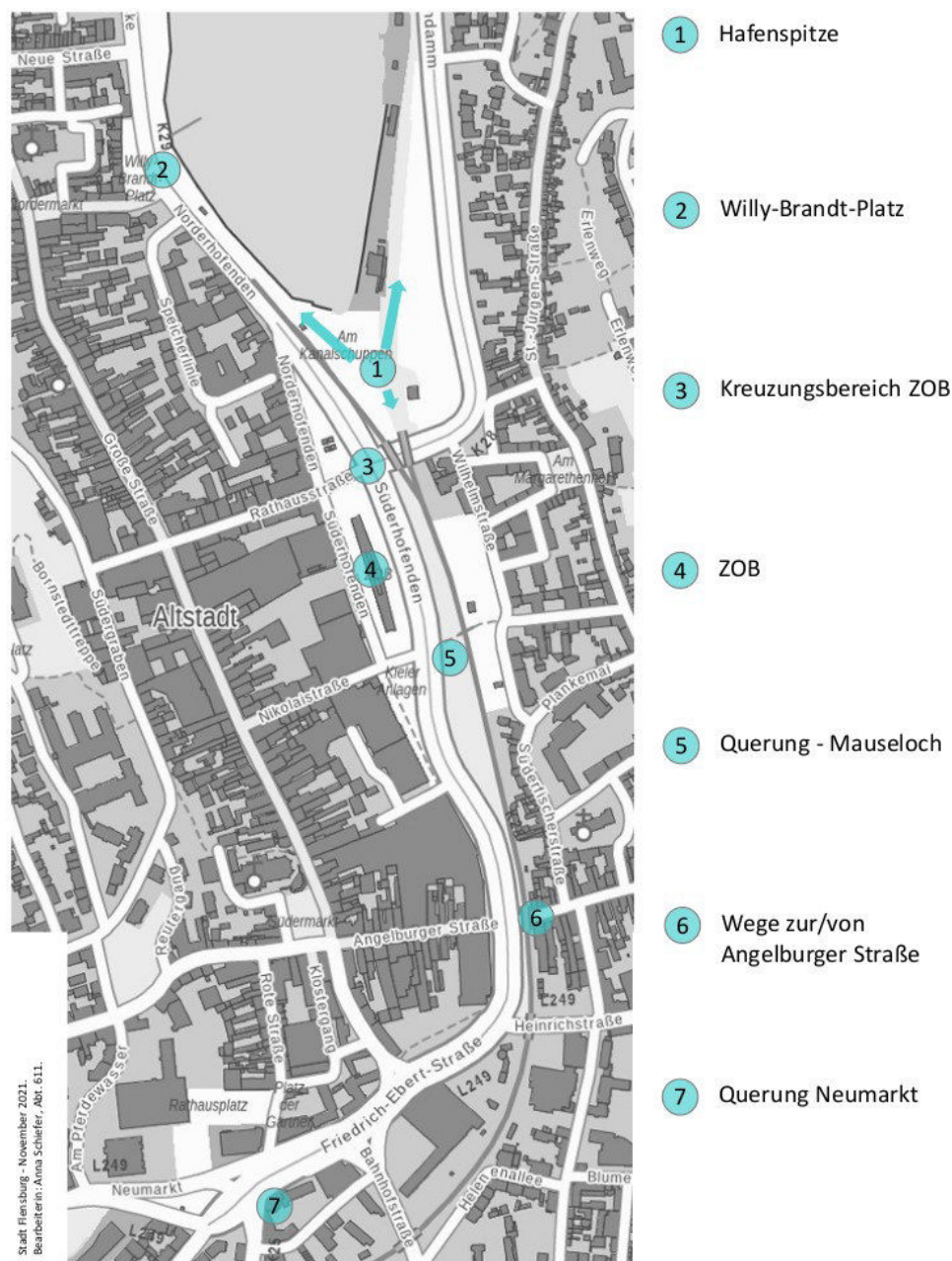


Abbildung 5: Route und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

Fazit

Bei dem Spaziergang wurde der Bereich an der Hafenspitze ausführlich besprochen und im Hinblick auf verschiedene Nutzer:innen-Gruppen betrachtet. Angemerkt wurde beispielsweise, dass es zwar ausreichend Platz zum Toben für Kinder gebe, der Platz jedoch wenig attraktiv für

Jugendliche sei. Auch gebe es für Menschen mit Mobilitätseinschränkung einige Defizite (u.a. unebener oder bei Regen matschiger Bodenbelag, bei Dunkelheit zu schwache Beleuchtung, keine Ausruhmöglichkeit, keine öffentliche Toilette). Problematisch sei zudem die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs, wobei baulich (durch unterschiedliche Pflasterungen) eine Trennung der Wege suggeriert werde. Es käme hier regelmäßig zu Konflikten zwischen beiden Verkehrsarten. Des Weiteren wurde der Willy-Brandt-Platz betrachtet. Hier wurde vor allem die zu schmale Aufstellfläche an der Ampel sowie die kurze Grünphase für Zufußgehende kritisiert. Besprochen wurde auch der Bereich nördlich des ZOBs. Die Kreuzung wirke unübersichtlich und sei für gehbehinderte Personen schwer zu bewältigen. Festgestellt wurde zudem in der Straße „Süderhofenden“, dass die roten Pflastersteine, die den Radweg markieren, nach gewisser Zeit ausbleichen und insbesondere bei Nässe oder Dunkelheit kaum noch vom Gehwegbelag zu unterscheiden sind. Dadurch käme es häufig zu Konflikten bzw. Missverständnissen zwischen dem Fuß- und Radverkehr, da Zufußgehende auf dem Radweg laufen.

Insgesamt konnte eine Sensibilisierung der Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs und insbesondere für die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche, oder mobilitätseingeschränkte Menschen erreicht werden. Dies wurde vor allem durch die Situationsbeschreibungen der Teilnehmenden und das Vorbringen erster Verbesserungsvorschläge deutlich.

4.4 Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen

Das Projektteam von FUSS e.V. hat an drei gewöhnlichen Wochentagen (17., 18. und 19. Mai 2022) einen Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt einer der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“, unvoreingenommenen, von außen kommenden Blick.[7]

Zur Dokumentation des Fußverkehrs-Checks wurde die GehCheck-App genutzt. Mit dieser App lassen sich Gefahrenstellen und Hindernisse verhältnismäßig leicht und schnell festhalten. Die App funktioniert selbst auf einfachen Smartphones, eignet sich zugleich auch für umfangreiche Fußverkehrs-Checks. Für jede Stadt und jedes Dorf können so die Geh-Qualitäten und Mängel analysiert und dokumentiert werden. Die Einträge sind verortet auf einer Karte, welche in der App sowie online eingesehen werden kann unter: gehcheck.werdenktwas.de. Auf dieser Internetseite können die Einträge nach verschiedenen Vorgaben (Ort, Datum etc.) gefiltert werden und anschließend als PDF-Datei gesammelt exportiert werden.

Auf Grundlage des Fußverkehrs-Checks und unter Einbeziehung der Hinweise aus den bereits genannten Veranstaltungen hat FUSS e.V. mehrere Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die in Kapitel 5.2 dargestellt sind.

Allgemeines Fazit der Beobachtungen

Der untersuchte Bereich, das sogenannte „Flensburger Y“ weist in Abschnitten bemerkenswerte Qualitäten für den Fußverkehr auf. Die Hafenspitze sowie die Promenade entlang des Hafenbeckens bringen eine angenehme Atmosphäre und Aufenthaltsqualitäten mit sich, dazu zählen die zahlreichen Sitz- und teilweise Liegemöglichkeiten am westlichen Ufer, das gastronomische

Angebot, Spielmöglichkeiten für Kinder und die von Bepflanzung gesäumte Freifläche an der Hafenspitze, welche zeitweilig für Veranstaltung genutzt wird. Im Bereich des Museumshafen wurden erst jüngst vormalige Stellplätze für Sitz- und Liegeplattformen umgenutzt und entlang der Hafensperrmauer wurden zahlreiche neue Sitzbänke installiert – dies sind zeitgemäße Maßnahmen, die hier den öffentlichen Raum bereits deutlich aufwerten und eine Fortsetzung derartiger Maßnahmen erwarten lassen.

Mit zahlreichen Buslinien, die sich am Zentralen Omnibusbahnhof sammeln, ist das untersuchte Gebiet sehr gut an den ÖPNV angebunden. Einzelne Haltestellen sind bereits barrierefrei ausgebaut. Teilweise sind Radwege mittels taktile Bodenelemente (Noppenplatten) vom Gehweg abgetrennt.

Der betrachtete Bereich offenbart aus Sicht des Fußverkehrs jedoch eine Reihe an Mängeln, die das Gehen hier in Teilen sogar unattraktiv machen. Beispielsweise weist der Gehweg in der Straße „Süderhofenden“ zum Teil Gehwegbreiten auf, die weit unter dem aktuellen Stand der Technik liegen, also dem, was in den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen veranschlagt wird. So wurde bei den zuletzt im Jahr 2015 dort stattgefundenen Umbauten die Raumaufteilung deutlich zu Ungunsten des Fußverkehrs entschieden: Bei der Anlage eines Radwegs (in nördliche Richtung) wurde für die an sich begrüßenswerte Förderung des Radverkehrs vieles richtig gemacht – jedoch eklatant auf Kosten des Gehweges, der durch den parallel verlaufenden Bahndamm begrenzt wird und nun im Ergebnis punktuell nur noch eine Rest-„Breite“ von unter einem Meter besitzt. Hier wurde also eine Verkehrsart des Umweltverbunds ausgebaut auf Kosten einer anderen Verkehrsart des Umweltverbunds. Anstatt dieser Art von „Kannibalisierung“ innerhalb des Umweltverbundes bedarf es dringend einer zeitgemäßen Flächenumverteilung, hier also die Reduzierung der Fahrspuren des motorisierten Verkehrs. Aus Sicht des FUSS e.V. erscheint diese jüngste Umgestaltung symptomatisch für die Verkehrsplanung der letzten Jahre – der politische Rückhalt zur Umverteilung der Verkehrsflächen und zur gerechteren Aufteilung der Straßenquerschnitte hat sich scheinbar noch nicht ausreichend verfestigt, zumindest wird ein solcher in dem untersuchten Gebiet nicht deutlich genug sichtbar. Aber auch im älteren Bestand sind bis heute Strukturen der autogerechten Stadtplanung im Stadtzentrum zu finden: Der Neumarkt, die Friedrich-Ebert-Straße, die Straßen „Süderhofenden“ und „Norderhofenden“ sowie der Hafendamm weisen breite Fahrbahnquerschnitte und ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen auf. Somit entsteht eine starke Barrierewirkung zwischen der Altstadt im Westen und dem Hafen sowie den Wohngebieten im Osten. Die signalisierten Querungen weisen sehr knapp bemessene Grünzeiten für Fußgänger:innen auf, Aufstellflächen an den Ampeln sind durchweg zu schmal geplant. Besonders auffällig zeigte sich dabei die etwa einen Meter schmale Mittelinsel auf der östlichen Seite des Willy-Brandt-Platzes zwischen Fahrbahn und der in Gegenrichtung geführten Busspur. An manchen Stellen fehlen Querungsmöglichkeiten gänzlich. Ebenfalls stellten sich Seitenräume, in denen Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt wird, als zu schmal heraus. An vielen Stellen konnten Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr festgestellt werden, deren Ursache in der baulichen Gestaltung liegt. Auch in puncto Barrierefreiheit gibt es Nachholbedarf, wobei Barrierefreiheit kein „nice-to-have“ oder eine freiwillige Leistung der Stadt wäre – dafür gibt es seit Jahren einen verbindlichen gesetzlichen Auftrag.

Besonders markant tritt das „späte Erbe“ der autogerechten Stadt in Erscheinung in dem Raum zwischen den westlich angrenzenden Gebäuden von Süderhofenden mit dem Zentralen Omnibusbahnhof, der Kreuzung Hafendamm/Süderhofenden/Norderhofenden, der kleinen Grünfläche nördlich dem „Mauseloch“ und dem stillgelegten Bahndamm. (Gleiches gilt für den Bereich Neumarkt.) Zu Fuß gehend empfindet man sich hier geradezu außerhalb eines städtischen Raums, der Bereich erscheint vollständig dem motorisierten Verkehr anheimgegeben. Diese gravierende

Zäsur des innerstädtischen Gefüges bietet zugleich eine enorme Chance, das Stadtzentrum neu zu codieren: Eine Kombination aus dem Rückbau von Hafendamm und Süderhofenden zu stadtverträglichen Straßen, einer Aufwertung des ZOB durch Gestaltung mittels zeitgenössischer, anspruchsvoller Architektur mit Ergänzung weiterer Nutzungen und Serviceangeboten sowie die öffentliche Erschließung des stillgelegten Bahndamms und Gestaltung einer anspruchsvollen Parkanlage auf dieser Fläche („High-Line-Park“ von Flensburg) mit Einbeziehung der jetzigen kleinen Grünfläche – dies zusammen würde diesen Stadtraum nicht nur (dringend) reparieren, sondern könnte darüber hinaus die Stadtmitte bereichern mit einem einzigartigen öffentlichen Raum, der von der Hafenspitze bis zur Angelburger Straße reichen würde.

4.5 Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse

Am 18. Mai 2022 haben dreizehn Vertreter:innen aus der Fachöffentlichkeit (u.a. Verkehrsclub Deutschland (VCD), Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH, Verein zur Erhaltung der östlichen Altstadt), der Stadtverwaltung, der Stadtpolitik (FDP und SSW-Fraktion) sowie vier interessierte Bürger:innen am Workshop „Gut gehen in Flensburg“ teilgenommen. Die Aufgabe bestand darin, Potenziale und Defizite der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet „Flensburger Y“ zu ermitteln sowie Qualitätsstandards für den Fußverkehr zu definieren und kritisch zu diskutieren. Diese Qualitätsstandards sollen zunächst exemplarisch in einem Modellgebiet angewendet werden und künftig dann stadtweit der Stadtverwaltung und Stadtpolitik als Leitlinien für die Fußverkehrsförderung dienen.

FUSS e.V. hat folgende Qualitätskriterien vor- und zur Diskussion gestellt:

1. Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit

- ✓ „Bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind [...] barrierefrei zu gestalten.“ (BGG, 2002)
- ✓ „Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ (H BVA, 2011)

2. Attraktive Fußwegeachsen

- ✓ Wichtige Wegeachsen des Fußwegenetzes werden als Vorzugsrouten ausgebaut. Diese verbinden Wohnquartiere mit wichtigen Zielen und Orten mit hoher Bedeutung.
- ✓ Vorzugsrouten dienen dem Alltagsverkehr, bieten aber auch zum Spazierengehen attraktive und sichere Verbindungen.
- ✓ Entlang solcher wichtiger Fußwegeachsen werden bei der Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden zueinander die Qualitätskriterien des Fußverkehrs vorrangig gewichtet.

3. Sichere und komfortable Querungen

- ✓ Entlang von Fußverkehrshauptwegen (Vorzugsrouten) werden an allen Kreuzungen, Einmündungen und Fahrbahnquerungen sichere und komfortable Querungshilfen ausgebildet. Das können beispielsweise Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), Mittelinseln bzw. Mittelstreifen und Gehwegvorstreckungen sein.

4. Freie Sichtfelder

- ✓ Sichtfelder an Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen werden analysiert und ggf. korrigiert.

- ✓ Falschparken in Kreuzungsbereichen und wichtigen Sichtfeldern wird konsequent unterbunden.

Mindestentfernung Erkennbarkeit und Sicht von Fußgängerüberwegen		
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	50 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	50 m	100
Sichtweite von u. auf Warteflächen	30 m	50

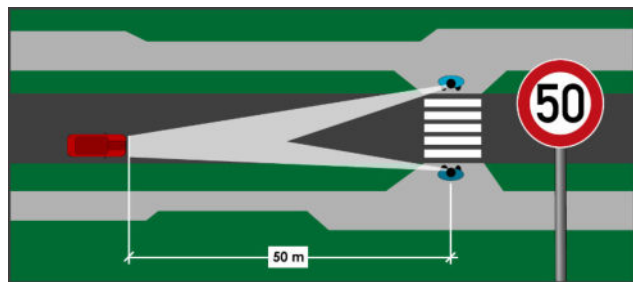


Abbildung 6: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: www.stvo2go.de)

5. Konflikte mit dem Radverkehr abbauen

- ✓ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (oder Trennung von Geh- und Radwegen bei einer verbleibenden Restgehwegbreite von mindestens 2,50 m)
- ✓ Verbreiterung gemeinsam genutzter Geh- und Radwege
- ✓ Schaffung von Fahrradabstellanlagen, welche den Fußverkehr nicht behindern, beispielsweise durch die Umwidmung bisheriger PKW-Stellplätze
- ✓ Abstellbereiche für Leihräder und E-Scooter schaffen, welche den Fußverkehr nicht behindern, beispielsweise durch die Umwidmung bisheriger PKW-Stellplätze

Anhand von Kartenausschnitten wurde für alle Themenfelder Hinweise von den Teilnehmenden gesammelt. Im Anschluss erfolgte ein Spaziergang durch Wenden beginnend am Lessinggymnasium, entlang der Zoppotstraße, Landsberger Straße, der Straßen Heideblick und Aschenkamp, der Hauptstraße und dem Alten Postweg. Dabei wurden einzelne Stellen vor Ort hinsichtlich ihrer Fußverkehrsfreundlichkeit besprochen und diskutiert. Die gesammelten Hinweise sind in Anlage 4 zusammengefasst.

Fazit

Bei dem Workshop wurde deutlich, wo die Qualitäten, aber auch, wo Mängel und Nachholbedarfe bestehen. Einige grüne Spazierwege, aber auch atmosphärisch schöne Plätze mit Spielmöglichkeiten für Kinder sowie der Fußgängerbereich am Hafen und die Fußgängerzone in der Altstadt wurden als Positivbeispiele hervorgehoben, teilweise aber gleichzeitig mit Verbesserungsbedarfen benannt. Insbesondere bei dem anschließenden Spaziergang zeigten sich Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit entlang der Hafenpromenade, nicht eindeutige Beschilderungen und Unklarheiten bei der Wegeführung sowie Hindernisse bei dem Versuch, die Straße Schiffbrücke zu queren. Darüber hinaus wurden anhand der Stadtkarten einige zu schmale Gehwege, Aufstellflächen an Ampeln und Engstellen markiert sowie auch Konfliktpunkte mit dem Radverkehr identifiziert. Wenige Tage nach dem Workshop hat die Stadtverwaltung gehandelt und als erste verbessernde Maßnahme den bestehenden Fußgängerüberweg am Schifffahrtsmuseum über den Radweg hinweg verlängert (Maßnahme gem. VwV StVO §26 Abs. 1).

4.6 Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise

Den Fußverkehr in der gesamten Stadt sicher und attraktiv zu machen sowie über den Zustand der Infrastruktur informiert zu sein und diese flächendeckend instand zu halten, stellt für Stadtverwaltungen eine Herausforderung dar. Umso besser ist es, wenn Stadtverwaltungen Unterstützung aus der Bevölkerung erhalten. Im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ hat FUSS e.V.

erstmals in den Modellstädten Bürger:innen dazu aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen, Hinweise zur aktuellen Fußverkehrssituation zu erheben und Verbesserungsvorschläge zu geben.

In Flensburg haben sich über den Projektverlauf hinweg elf interessierte Bürger:innen gemeldet, an dem Projekt mitwirken zu wollen. Diese „Quartiersgeher:innen“ erhielten im Mai/Juni 2022 im Rahmen eines Online-Seminars eine allgemeine Einführung in die Thematik Fußverkehr. Zudem wurde ihnen eine Reihe an hilfreichen Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt, die abgerufen werden können unter: fussverkehrsstrategie.de/quartiersgeherinnen

Eine stärker praktisch orientierte Anleitung erfolgte bei einem gemeinsamen Fußverkehrs-Check, der sich an der Methode „Stadt wahrnehmen“ orientierte. Hierbei wurde eine ca. zwei Kilometer lange Route zweimal begangen. Im ersten Durchlauf sollten sich die Quartiersgeher:innen ihre Wahrnehmungen als Zufußgehende auf dem Weg merken und am Zielpunkt zu Papier bringen (Methode: Mental Mapping). Anschließend wurden die Wahrnehmungen gemeinsam besprochen. Im zweiten Durchlauf wurde die Route noch einmal entgegengesetzt abgelaufen. Dafür erhielten die Quartiersgeher:innen eine Protokollvorlage für zwölf ausgewählte Stationen, mittels derer sie dokumentieren konnten, ob sie die jeweilige Situation aus Zufußgehendensicht eher positiv oder eher negativ bewerten und aus welchen Gründen. An jeder Station wurden die Bewertungen und Meinungen in der Gruppe diskutiert.

Auf der Grundlage dieses Schulungsprogramms wurden die Quartiersgeher:innen gebeten, für ihren jeweiligen Stadtteil eigenständig Fußverkehrs-Checks durchzuführen und ihre Hinweise in die GehCheck-App einzutragen. Die erhobenen Meldungen und weitere Hinweise von Quartiersgeher:innen sind in Anlage 5 zu finden.

4.7 Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand

„Politik im Gehen“ war das Motto des sogenannten Parteiengesprächs auf dem Gehweg. FUSS e.V. hat am 16. November 2022 die Fraktionen der Flensburger Ratsversammlung zu einem Spaziergang durch das Untersuchungsgebiet eingeladen. An dem Diskussionsspaziergang nahmen Vertreter:innen der Parteien SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Südschleswigscher Wählerverband (SSW) und der Freien Wähler Wir in Flensburg (WIF) teil.

Entlang einer vorab festgelegten Route reihten sich sechs ausgesuchte Stationen, die FUSS e.V. jeweils in der gleichen Systematik gemeinsam mit den Fraktionen erörterte:

1. ANALYSE: Knappe Beschreibung der Ist-Situation und der Problemlage aus Perspektive der Zufußgehenden. Sodann kurze Abfrage, ob alle Teilnehmenden diese Analyse teilen.
2. GEWICHTUNG: Alle Teilnehmenden werden um eine Beurteilung gebeten, mit welcher Priorität die festgestellte Problemlage verändert werden soll bzw. muss, abgestuft von 1 = dringlichste Priorität bis 5 = niedrigste Priorität.
3. DISKUSSION MASSNAHME: Durch FUSS e. V. wird jeweils eine mögliche Maßnahme vorgestellt. Anschließend werden die vertretenen Fraktionen jeweils um ihre Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

Den Ablaufplan und die Anmerkungen der Teilnehmenden befinden sich in Anlage 6.

Fazit

Bei dem Parteiengespräch zeigten sich mitunter deutlich unterschiedliche Meinungen bei den Teilnehmenden in Bezug auf die von FUSS e.V. vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen. Ebenso wurde die Dringlichkeit der Umsetzung von Maßnahmen an einzelnen Stationen von sehr gering

bis dringend sehr unterschiedlich eingeschätzt. Deutlich wurde, dass beispielweise erst vor sieben Jahren der Kreuzungsbereich Angelburger Straße / Süderhofenden mit Fördermitteln umgestaltet worden ist und dadurch eine Fördermittelbindung besteht. Würden hier zeitnah noch einmal Umbauten stattfinden, müsste die Stadt Fördermittel zurückzahlen. Gleichzeitig wurde an einigen Stellen deutlich, dass die Förderung des Fußverkehrs wie auch des gesamten Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums nur mit der Reduzierung von Flächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gelingen kann. Hierfür braucht es die entsprechende Rückendeckung durch die Kommunalpolitik. Von einem Teilnehmenden wurde angemerkt, dass in anderen Städten bereits innerstädtisch Fahrbahnen verschmälert worden sind, um dem Fuß- und Radverkehr dort mehr Platz zu geben. Das Ziel müsse sein, diesen vulnerablen Verkehrsgruppen mehr Sicherheit und Qualitäten im öffentlichen Raum zu bieten und insbesondere in den kommenden Jahren schrittweise flächendeckend die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Barrierefreiheit herzustellen.

5 Maßnahmenprogramm

In diesem Kapitel werden zunächst strategische Handlungsempfehlungen gegeben und im zweiten Teil konkrete Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet vorgestellt.

5.1 Strategische Handlungsempfehlungen

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, in die eine Reihe an Akteur:innen zu integrieren ist. Die Fußverkehrsplanung sollte dabei als Ausgangspunkt für die Verkehrsplanung gesehen werden, zumal das Gehen als Basismobilität den „Kitt“ zwischen allen Verkehrsarten darstellt. Die Planung sollte daher im Straßenquerschnitt stets von außen nach innen stattfinden, also angefangen bei den Gehwegen. Die Gruppe der Zufußgehenden ist allerdings die inhomogenste aller Verkehrsarten, weshalb die Nutzungsansprüche an die Fußverkehrsinfrastruktur vielfältig sind und mitunter sogar konträr. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Belange der vulnerablen Gruppen wie Kinder, Senior:innen sowie geh- und sehbehinderte Personen. Für eine gute Fußverkehrsplanung ist daher der regelmäßige Austausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen und Expert:innen essenziell, ebenso wie die Ausarbeitung einer gesamtheitlichen Strategie. Nachfolgend werden einige strategische Handlungsempfehlungen zu Konzepten, Zusammenarbeit, Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Umsetzung erläutert.

5.1.1 Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept

Es gibt viele gute Gründe und Aufgabenstellungen, den Fußverkehr in der zukünftigen Stadt- und Verkehrsplanung stärker in den Fokus zu rücken. Für viele gegenwärtige Situationen im Stadtgebiet lassen sich mittels einzelner, kurzfristig realisierbarer Maßnahmen punktuell rasch wichtige Verbesserungen für die Verkehrssicherheit oder auch zur Qualitätssteigerungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielen. Solche Maßnahmen finden sich im Kapitel 5.2 wieder. Im Prinzip spricht nichts dagegen, mit der Umsetzung der vorgeschlagenen oder ähnlicher Maßnahmen unmittelbar zu beginnen. Unabhängig von solchen direkt zu realisierenden, punktuellen Verbesserungen zur Förderung des Fußverkehrs sprechen zahlreiche Themenstellungen dafür, eine stadtweite Fußverkehrsstrategie (oder auch Fußverkehrskonzept) zu entwickeln. Die sich aus einer solchen Rahmenplanung ableitenden Maßnahmen zeigen sich allerdings erst mittel- bis längerfristig als konkrete Veränderungen im Straßenraum. Für die Klärung und Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards für den Fußverkehr ist eine solche Rahmenplanung – auch in Anbetracht der Planungsprozesse bei anderen Verkehrsarten (bspw. ÖPNV oder Radverkehr) – dennoch von grundlegender Bedeutung. Die Fußverkehrsstrategie legt die konzeptionelle, stadtraumübergreifende Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs.

Für eine solche stadtweite Fußverkehrsförderung sind viele unterschiedliche Abteilungen und Fachstellen der kommunalen Verwaltung einzubinden. Daher ist es hilfreich, ein gemeinsames Leitbild zu erarbeiten und politisch beschließen zu lassen. Alle Einzelmaßnahmen der unterschiedlichen Stellen sollen dann auf dieses Leitbild ausgerichtet sein. Neben einer inhaltlichen und strategischen Ausrichtung der Fußverkehrsförderung hilft das Leitbild auch bei der Kommunikation nach außen.

Die Fußverkehrsstrategie wird neben dem zu entwickelnden Leitbild auch strategische Ziele und zentrale Umsetzungsschritte benennen. Mit der Identifizierung wichtiger Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche ergeben sich Hinweise zu Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung,

zu strategischen Bündnispartner, aber auch zu möglichen Umsetzungshemmnissen und absehbaren Widerständen. Eine langfristig verankerte Förderung des Fußverkehrs wird verschiedene Grundpfeiler parallel entwickeln: die Verbesserung der Rahmenbedingungen (z. B. personelle Ressourcen und Finanzen), die institutionelle Verankerung (z. B. klare Aufgabenteilung, eventuell neue Stelle Fußverkehrsbeauftragte/r) und eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für den Fußverkehr in Verwaltung, Medien und Öffentlichkeit.

Die Fußverkehrsstrategie würde das gesamtstädtische Fußwegenetz auf Stärken, Fehlstellen und Verbesserungsbedarf untersuchen. Diese Analyse des bestehenden Fußwegenetzes sollte mit einer stadtweiten Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft werden, um hierüber das lokale Wissen der Stadtbewohner:innen in den Erarbeitungsprozess einzubinden. Hierfür können Online-Beteiligungsplattformen oder mobile Apps (z.B. GehCheck-App) genutzt werden. Die unterschiedlichen Bedeutungen von Straßen, Wegen, Plätzen sowie Wegen in Freiflächen und Grünanlagen sollten einem Fußverkehrs-Bedeutungsplan differenziert dargestellt werden (vgl. Kapitel 5.1.2). Aufbauend auf dem entwickelten Leitbild und der Analyse des Fußwegenetzes können verschiedene Maßnahmenprogramme und Pilotprojekte skizziert werden.

Auf die Fußverkehrsstrategie aufbauend können für die einzelnen Ortsteile bzw. Stadtgebiete jeweils teilräumliche Fußverkehrskonzepte entwickelt werden. Perspektivisch kann Schritt für Schritt das gesamte Stadtgebiet durch kleinräumig fokussierte Fußverkehrskonzepte abgedeckt werden. In die Erarbeitung der Fußverkehrskonzepte sollen die Ortsvorstände bzw. Ortsbeiräte einbezogen werden, sowie jeweils eine lokal konzipierte Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden.

Der Masterplan Mobilität 2030 (MaMo 2030) enthält einige grundsätzliche Aussagen zum Fußverkehr und benennt mehrere Maßnahmen mit unmittelbarem oder indirektem Bezug zum Handlungsfeld Fußverkehrsförderung (insbesondere 01 – 15, 34, 35, 75, 76, 77). Diese Aussagen und Maßnahmen sollten (soweit dann noch nicht umgesetzt) in der Fußverkehrsstrategie fortgeschrieben und gegebenenfalls konkretisiert werden. Für den Radverkehr formuliert der MaMo 2030 als ein wesentliches Kernziel: „Die zukunftsfähige Radinfrastruktur von Flensburg muss mindestens die Standards nach RAS 06 und ERA erfüllen – wo die Flächenverfügbarkeit es zulässt, sind großzügigere Radverkehrsanlagen zu schaffen.[4]“ Eine entsprechende ebenso klare Aussage zu den Mindeststandards der Fußverkehrsinfrastruktur fehlt hingegen im MaMo 2030 – auch dies ist ein Indiz dafür, dass mit einer Fußverkehrsstrategie eben solche Standards für Flensburg festzuschreiben sind.

Wertvolle Hinweise und Empfehlungen zur Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie enthält die von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Handlungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“.

5.1.2 Fußverkehrs-Bedeutungsplan

Das Fußwegenetz ist sehr feinmaschig und spannt sich über das gesamte Stadtgebiet. Dabei werden einige Straßen, Wege oder Wegeabschnitte deutlich stärker begangen als andere. Die besondere Bedeutung beispielsweise der Fußgängerzone, der Flächen vor dem Bahnhof oder auch die Wege unmittelbar vor den Schulen sind selbsterklärend. Jedoch gibt es im Fußwegenetz noch viele weitere ähnlich wichtige Abschnitte, deren besondere Bedeutung sich nicht so offensichtlich zeigt. Um für den Fußverkehr möglichst effektive Entwicklungsschwerpunkte festzulegen, aber auch um knappe Ressourcen effizient einzusetzen, empfiehlt sich eine Potentialanalyse in Form eines Fußverkehrs-Bedeutungsplans. Dieser Plan könnte in einer ersten Phase zunächst für das

Modellgebiet „Gut gehen lassen“ und aufbauend darauf anschließend für das gesamte Stadtgebiet von Flensburg erarbeitet werden.

Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan untersucht, bewertet und visualisiert die jeweilige Bedeutung der einzelnen Straßen, Wege, Plätze, Freiflächen für den Fußverkehr (vergleichbar, wie dies für den MIV, Radverkehr und ÖPNV seit Jahrzehnten üblich ist), wozu auch die feingliedrigen Wegetze in den Grünanlagen zählen. Im Ergebnis hilft dieser Bedeutungsplan, Ansprüche und Bedürfnisse des Fußverkehrs für die jeweiligen Verkehrsräume zu erkennen und in einer Karte anschaulich und datenfundiert zu visualisieren. Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan ist nicht zuletzt ein hilfreiches Instrument bei der Abwägung der mitunter gegensätzlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger. Ebenso gibt der Bedeutungsplan wichtige Hinweise zur Priorisierung von Baumaßnahmen und der Instandsetzung oder auch zur Verkehrsüberwachung (beispielsweise Ahndung Gehwegparken).

In einem GIS-gestütztem Verfahren werden die Bedeutungsräume analysiert durch die Überlagerung von Einflussbereichen fußverkehrsrelevanter Orte und Einrichtungen wie beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Bildungsreinrichtungen, Kultureinrichtungen und sonstige Freizeitziele, Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch der Einwohnerdichte im nahräumlichen Zusammenhang. Den unterschiedlichen Ziel- und Quellpunkten des Fußverkehrs wird jeweils ein Einflussradius und ein Bedeutungswert zugeordnet. Beispielsweise wird Schulen ein Einflussbereich mit einem Radius von 200 Meter und der Bedeutungswert 7 zugeordnet. Großflächiger Einzelhandel hat einen Einflussbereich von 300 Metern und den Bedeutungswert 10. Eine ÖPNV-Haltestelle hat einen Einflussbereich von 300 Metern, jedoch einen Bedeutungswert 15.

Durch die Überlagerung und Aufsummierung der verschiedenen Bedeutungsradien und Bedeutungswerte lässt sich für das gesamte Fußwegenetz der Grad der Bedeutung differenziert identifizieren. Für eine vereinfachte Darstellung und für eine möglichst einfach verständliche Kommunikation mit der Öffentlichkeit lassen sich die einzelnen Wege(abschnitte) je nach Punktezahl in (bspw.) fünf Bedeutungsklassen einteilen. (Etwa in die Wegekategorien: wenig Bedeutung; mäßige Bedeutung; wichtig; sehr wichtig; stadtwweit wichtige Bedeutung)

Leipzig ist die bisher einzige Stadt in Deutschland, die einen solchen Bedeutungsplan als Bestandteil eines Fußverkehrsentwicklungsplans entwickelt hat. Die Stadt Köln hat einen online nutzbaren Bedeutungsplan entwickelt, der jedoch nicht explizit die Bedeutung für den Fußverkehr, sondern die Bedeutung der öffentlichen Räume als solche hierarchisiert und auf Gestaltungsgrundsätze bspw. für das Aufstellen von Stadtmobiliar abzielt.[8]

Die Stadt Zürich (CH) hat ebenfalls einen Bedeutungsplan entwickelt, der das Netz der wichtigsten Räume für das öffentliche Leben aus der Sicht des Fußverkehrs zeigt und die Hierarchie der öffentlichen Stadträume aufzeigt. Die Bedeutungsebene gibt an, wie weit (quartier- stadt-, landesweit/international) die Ausstrahlung der bezeichneten öffentlichen Stadträume ist. Entsprechend hoch soll die Aufenthaltsqualität sein und den Ansprüchen des Fußverkehrs Rechnung getragen werden mit passenden Gestaltungselementen wie beispielsweise Belägen, Bänken oder Begrünungen.[9]

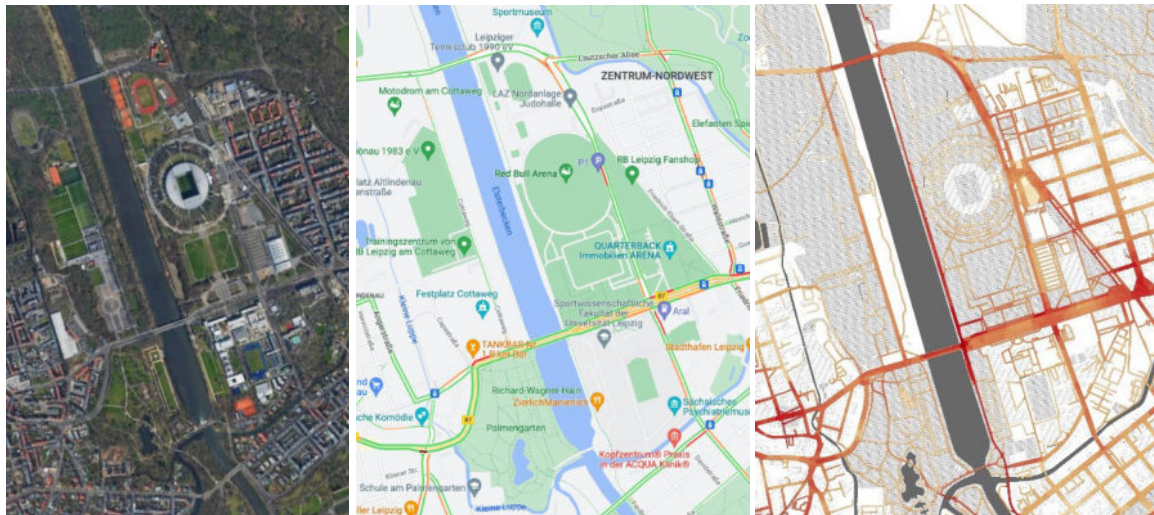


Abbildung 7: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

5.1.3 Fußverkehrsbeauftragte:r

Nach der Idealvorstellung einer integrierten Verkehrsplanung werden bei allen Planungen die Anliegen der Zufußgehenden stets mitgedacht – in der Praxis wurden diese aber häufig viel zu wenig bedacht. Fußverkehr „wurde stets als ‘Mittel zum Zweck’ betrachtet, um beispielsweise zum Auto oder zum Bus zu gelangen [4]“. Das hatte zur Folge, dass die berechtigten Interessen der Zufußgehenden nicht immer ausreichend in Planungen einfließen sowie die Belange des motorisierten Individualverkehrs tendenziell höher bewertet wurden. Fußwege sind dabei weit mehr als nur eine kürzeste Verbindung zum Ziel oder die sich ergebende verbleibende Restbreite neben den Fahrbahnen, sondern die Flächen und Einrichtungen für Zufußgehende sind ein wesentliches und sorgfältig zu gestaltendes Element eines attraktiven öffentlichen Raums.

Die einzelnen Verkehrsarten des Umweltverbundes sind im Prinzip gleichwertig zu behandeln, sowohl in der Verkehrsplanung wie auch in der kommunalen Verkehrspolitik. Wie für viele Städte so stellt sich auch für Flensburg die Frage, inwieweit sich diese gebotene Gleichbehandlung in der Struktur der Flensburger Stadtverwaltung, der Stadtpolitik und in dem betreffenden Arbeitskreis Masterplan Mobilität adäquat widerspiegelt: Die Belange des Radverkehrs haben in den letzten Jahren zunehmend breitere Beachtung gefunden in Zivilgesellschaft, Kommunalpolitik und Verkehrsplanung. Für den öffentlichen Nahverkehr gibt es institutionelle Strukturen, durch welche die Anforderungen dieses Verkehrsträgers in der Stadt- und Verkehrsplanung professionell vertreten werden. Hingegen hatte der Fußverkehr als elementarste Form menschlicher Mobilität in den meisten Städten keinen solchen „Lobbyisten“ als seine Vertretung – und auch in Flensburg hat der Fußverkehr noch gewissen „Nachholbedarf“.

Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung einer Stelle für eine:n Fußverkehrsbeauftragte:n empfohlen. Diese neue Stelle möglichst mit eigenem Budget wird Anwalt für den Fußverkehr innerhalb der Verwaltung und zugleich ein Bindeglied zwischen den Akteuren und Interessenvertretern im Bereich des Fußverkehrs. Der:die Fußverkehrsbeauftragte ist sowohl Ansprechpartner:in bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur, als auch für weitere Maßnahmen der Fußverkehrsförderung. Der:die Fußverkehrsbeauftragte könnte künftig jede Verkehrsplanung und den Fußverkehr betreffende Infrastrukturmaßnahme aus der expliziten Perspektive der Zufußgehenden überprüfen. Dies umfasst die Prüfung und Beurteilen von Vorplanungen, Entwurfsplanung und Ausführungsplanungen, von straßenverkehrsbehördlichen Anhörungen und Anordnungen,

Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren zu den Belangen des Fußverkehrs sowie Bewertungen von abgeschlossenen Baumaßnahmen von ÖPNV-, Straßen- und Radverkehrsanlagen mit dem Schwerpunkt Fußverkehrssicherheit sowie Abstimmung mit den Abteilungen der Stadt. Zudem sollte der:die Fußverkehrsbeauftragte strategische Konzepte zur Förderung und Gleichberechtigung des Fußverkehrs erarbeiten oder fortschreiben, die als Entwicklungsziele und als verbindliche Planungsvorgaben durch den Stadtrat verabschiedet werden sollten.

Der:die Fußverkehrsbeauftragte fungiert auch als Ansprechpartner:in für Fragen und Probleme der Bürger:innen sowie Vertreter:innen der Nutzerverbände zu Themen des Fußverkehrs, was beispielsweise in der Durchführung von regelmäßigen Bürgerfragestunden und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zum Ausdruck kommen sollte. Naheliegender:in obläge dem:der Fußverkehrsbeauftragten auch die Betreuung des Themenfeldes Fußverkehr im Arbeitskreis Masterplan Mobilität (s. Kapitel 5.1.4).

Fußverkehrsbeauftragte (oder „Fußverkehrsverantwortliche“), die sich ausschließlich um Fußverkehrsbelange kümmern, gibt es bereits in einigen deutschen Kommunen, so seit 2018 in Leipzig, seit 2020 in Hamburg, seit 2022 in Köln und 2023 soll in München die neu geschaffene Stelle besetzt werden. In der Stadt Konstanz (ähnliche Stadtgröße wie Flensburg) gibt es seit 2019 eine Fußverkehrsbeauftragte. Aber auch in fünf Kommunen in Baden-Württemberg (Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Tübingen und Heilbronn) kümmern sich Fußverkehrsverantwortliche um die Belange des Fußverkehrs. Im Unterschied dazu gibt es in einigen, meist eher kleineren Städten die kombinierte Stelle eines:einer „Rad- und Fußverkehrsverantwortlichen“. Da Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mitunter aber mit den Belangen des Fußverkehrs in Konflikt stehen, ist diese Doppelung der Zuständigkeit durchaus problematisch. Die vielfältigen Aufgaben zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr umfassen gerade auch die Minderung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, die Weiterentwicklung des Fußwegenetzes und sicherer Querungen von Hauptstraßen und Kreuzungen. Dieses Aufgabenspektrum ist mit dem des:der Radverkehrsbeauftragten vergleichbar.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) plädiert ebenfalls für Fußverkehrsbeauftragte, insbesondere für größere Städte über 100.000 Einwohner. Nach seiner Auffassung, können „Fachpersonen, die sich gezielt um die Sicherheit des Fußverkehrs vor Ort kümmern, nachhaltig zu einem Rückgang verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr beitragen [10]“.

Für den Fall, dass eine solche Stelle Fußverkehrsverantwortliche:r nicht eingerichtet wird, sollte stattdessen innerhalb der Stadtverwaltung eine klare Zuständigkeit für die Belange der Zufußgehenden definiert werden. Diese Person sollte dann alle Verkehrsplanungen einem Fach-Check aus Zufußgehendenperspektive unterziehen sowie darüber hinaus auch eigenständige Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung unabhängig von sonstigen Verkehrsprojekten auf den Weg bringen.

5.1.4 Fußverkehr im Arbeitskreis Masterplan Mobilität

Zur kontinuierlichen Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Förderung des Fußverkehrs sollte in dem bestehenden Arbeitskreis Masterplan Mobilität (AK MaMo) der Fußverkehr als kontinuierlich zu behandelndes Themenfeld verankert werden. Beispielsweise könnte der Arbeitskreis bei der Erarbeitung eines Fußverkehrsentwicklungsplanes, der Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen, stadtteilspezifischen Konzepten, sowie der Kategorisierung und Priorisierung von Fußverkehrsnetzen mitwirken.

Das Themenfeld Fußverkehr sollte regelmäßig, beispielsweise einmal pro Jahr, im AK MaMo auf der Tagesordnung stehen, insbesondere aber im gleichen Umfang wie die anderen Verkehrsarten behandelt werden.

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, entsprechend vielfältig sind die Themen, mit denen sich der Arbeitskreis beschäftigen kann und sollte. Naheliegend bzw. unumgänglich sollte er größere aktuelle Verkehrsplanungen gezielt aus der Fußgängerperspektive begutachten und gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge formulieren. Ebenfalls befassen sollte sich der AK MaMo mit der Erarbeitung (und späteren Fortschreibung) eines Fußverkehrskonzeptes. Ein weiterer Schwerpunkt könnte im Bereich der Kommunikation von Fußverkehrsangelegenheiten liegen, so etwa die gemeinsame Ideenentwicklung und Abstimmung von Beiträgen zur Europäischen Mobilitätswoche (jedes Jahr vom 16. - 22. September). Ebenso ist die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen für den Fußverkehr eine Aufgabe, die von der Stadtverwaltung mittels einer Unterstützung durch den AK MaMo wesentlich einfacher und effektiver geleistet werden kann. Die im Arbeitskreis mitwirkenden Personen und Vertreter:innen können hierbei sowohl als Ideengeber als auch als Multiplikator:innen in die Öffentlichkeit fungieren.

Wichtig ist in jedem Fall, dass die Ergebnisse des Projekts und die damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt Flensburg, den Fußverkehr zu fördern, nach spätestens einem Jahr noch einmal aufgerufen, im Kreis der Projektbeteiligten besprochen und diskutiert sowie darauf aufbauend weitere Schritte festgelegt werden. Dazu soll die Stadtverwaltung zu gegebener Zeit einladen.

5.1.5 Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung

Die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ aufgegriffene Bürgerbeteiligung in Form der freiwilligen Quartiersgeher:innen sollte fortgeführt und intensiviert werden. Bürger:innen sind Expert:innen darin, in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld und weiteren Bereichen der Stadt, in denen sie tagtäglich viele Wege zu Fuß absolvieren, Hinweise darüber zu geben, welche Mängel und Gefahrenstellen für Zufußgehende bestehen oder wo Lücken im Wegenetz existieren. Es empfiehlt sich, Bürger:innen - unabhängig von offiziellen Beteiligungsveranstaltungen - auch weiterhin zu Fußverkehrsthemen zu beteiligen und sich konkrete Vorschläge einzuholen und diskutieren zu lassen. Darüber hinaus ist die Einbeziehung von Verbänden, wie beispielsweise die lokale Vertretung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der Senioren-, Blinden- und Sehbehindertenverbänden u.Ä. sowie perspektivisch einer lokalen Vertretung des FUSS e.V. (sobald eine solche sich in Flensburg gründet), in den Fußverkehr betreffende Planungen und Konzepte unabdingbar. Mittels moderner Tools (wie z.B. der GehCheck-App oder dem Mängelmelder) und der Unterstützung aus der Zivilgesellschaft lässt sich der Kleinteiligkeit, die die Fußverkehrsförderung erfordert, angemessen begegnen. Der „Mängelmelder“ bringt den Vorteil mit sich, dass Meldungen über Gehwegschäden etc. direkt an die zuständige Behörde übermittelt werden und der Status der Bearbeitung jeweils zurückgemeldet wird. Bei der GehCheck-App hingegen findet eine solche Übermittlung nicht statt, dafür können weitreichendere Ideen und Verbesserungsvorschläge dokumentiert werden (Fußverkehrs-Check), diese müssen dann aber von dem/der Nutzer:in selbst exportiert und an die Stadtverwaltung gesendet werden. Die Stadtverwaltung sollte beiden Übermittlungswegen offen gegenüberstehen, da es sich jeweils um öffentlich nutzbare Tools handelt. Eine regelmäßige Überprüfung der Einträge in der GehCheck-App durch die Stadtverwaltung ist nicht vorgesehen.

Des Weiteren empfiehlt sich, mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit (durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien, Eröffnungsfeiern) weiterhin Bewusstsein für das Thema

Fußverkehr in der Bevölkerung zu schaffen und auch kleine Erfolge (wie die Eröffnung eines neuen Fußgängerüberwegs oder eines sanierten Gehwegs) sichtbar zu machen und zu kommunizieren, dass Verbesserungen für Fußgänger:innen der Stadt ein wichtiges Anliegen sind.

5.1.6 Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben

Straßen und Plätze erfüllen vielfältige Funktionen – sie sind weit mehr als lediglich oder vordergründig Verkehrsraum. Das Gesicht und Bild einer Stadt werden wesentlich durch den öffentlichen Raum bestimmt. Der Charakter der Straßen beeinflusst wesentlich, ob die Stadtbewohner sich mit „ihrem Quartier“ identifizieren, ob sie „ihre Stadt“ lieben oder vielleicht eher hassen. Dabei wird die Atmosphäre einer Straße sehr stark geprägt durch die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs.

Ein wesentliches Instrument zur Steigerung der Lebensqualität und Urbanität ist die Durchsetzung eines stadt- und umweltverträglichen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr – gerade auch in Hauptverkehrsstraßen. Die derzeit geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) setzen Kommunen jedoch zu enge Grenzen bei der Anordnung von situationsangepassten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Daher haben im Juli 2021 zunächst sieben Städte die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ gegründet. Gegenüber dem Bund setzt sich die Initiative dafür ein, dass die Kommunen selbst entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Initiative setzt sich für mehr Autonomie der Städte und Gemeinden bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen insgesamt ein - eine Festlegung auf ausschließlich oder überall Tempo 30 (oder 40 bzw. 20) gibt es dabei nicht.

Bis Ende Februar 2023 sind bereits über 500 Kommunen der Initiative beigetreten – darunter auch Flensburg. Auch der Deutsche Städtetag unterstützt die Initiative. Damit steigt der politische Druck – nicht zuletzt auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – und die fällige Anpassung der StVO zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wird zunehmend absehbar.

Zu erwarten ist, dass bei dieser Novellierung des Rechtsrahmens auch Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz berücksichtigt werden. Diese AG veröffentlichte zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zahlreiche Vorschläge zur Änderung der StVO. Die Verkehrsminister der Bundesländer haben die Ergebnisse einstimmig am 16. April 2021 beschlossen.[11]

Bei der Bewertung der im Untersuchungsgebiet beobachteten Situationen und der hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen sollten diese erwartbaren Änderungen des Rechtsrahmens bereits antizipiert werden. Beispielsweise würde eine Temporeduzierung auf 30 km/h in dem Gebiet rund um die Hafenspitze – also in den Straßen Schiffbrücke, Norderhofenden, Hafendamm – eine enorme Aufwertung des öffentlichen Raums bedeuten. Davon würde eben jener „Hot Spot des Fußverkehrs“ profitieren, der (nicht nur) für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Tourismus in Flensburg von überragender Bedeutung ist.

Einige wünschenswerte Geschwindigkeitsbeschränkungen im betrachteten Untersuchungsgebiet – wie sicherlich im Flensburger Stadtgebiet insgesamt – bedürfen erst der angestrebten Novellierung der rechtlichen Vorgaben. Ebenfalls braucht es hierfür dann zu gegebener Zeit aber auch den entsprechenden Mut seitens der Stadtverwaltung sowie eine stabile Unterstützung durch die Kommunalpolitik.

5.1.7 Finanzierung

Für alle Maßnahmen braucht es für Planung und Management entsprechend personelle Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung sowie finanzielle Mittel zur baulichen Realisierung. Effiziente Verbesserungen für den Fußverkehr können bereits durch kleinteilige und vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen erreicht werden (s.a. Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“). Mitunter können über Förderprogramme des Bundes Mittel akquiriert werden. Eine kleine Übersicht findet sich auf der Internetseite www.fussverkehrsstrategie.de > für Planende > Finanzierung. In jedem Fall sollten frühzeitig Kosten für Planungen und Umsetzung von Maßnahmen abgeschätzt und entsprechende Mittel in den Haushaltsplan eingestellt werden.

5.1.8 Umsetzung

Der Umbau unserer Städte zu klimagerechten und fußverkehrsfreundlichen Lebensräumen stellt eine große Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte dar, entsprechend umfangreich und langwierig gestaltet sich der Umsetzungsprozess, um dieses Ziel zu erreichen. Daher ist es wichtig, umgehend erste Maßnahmen zu realisieren und schrittweise weitere Maßnahmen umzusetzen. Bei in naher Zukunft anstehenden Straßenbaumaßnahmen sollte der Fußverkehr und insbesondere die Barrierefreiheit stets mitgedacht werden. So können beispielsweise im Zuge von unterirdischen Leitungsarbeiten Gehwege saniert und Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen direkt mit umgesetzt werden. Ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r (siehe Kapitel 5.1.3) sollte hierbei sicherstellen, dass stets alle Belange des Fußverkehrs bei Neuplanungen und Straßenumbauten frühzeitig und umfassend berücksichtigt sind.

5.2 Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet

Auf Grundlage des Fach-Fußverkehrs-Checks und den in den Projektveranstaltungen gesammelten Hinweise empfiehlt FUSS e.V. der Stadt Flensburg die schrittweise Umsetzung nachfolgender Einzelmaßnahmen im Untersuchungsgebiet.

Darüber hinaus ist für jede Maßnahme die Nummer der entsprechenden Meldung in der Geh-Check-App angegeben, sofern es einen Eintrag gibt. Die Meldungen können auf der Webseite gehcheck.werdenktwas.de eingesehen werden.

Anmerkung: In diesem Projektbericht sind die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt. Die Bewertung und Einschätzung der untersuchten Situationen sowie die Formulierung von Maßnahmen folgt dabei möglichst konsequent der Perspektive des Fußverkehrs. Die Ergebnisse des Berichtes basieren auf der Bewertung und Einschätzung der Projektverantwortlichen von FUSS e.V.. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten bleibt nachgelagert dem kommunalpolitischen Abstimmungsprozess als Aufgabe überlassen.

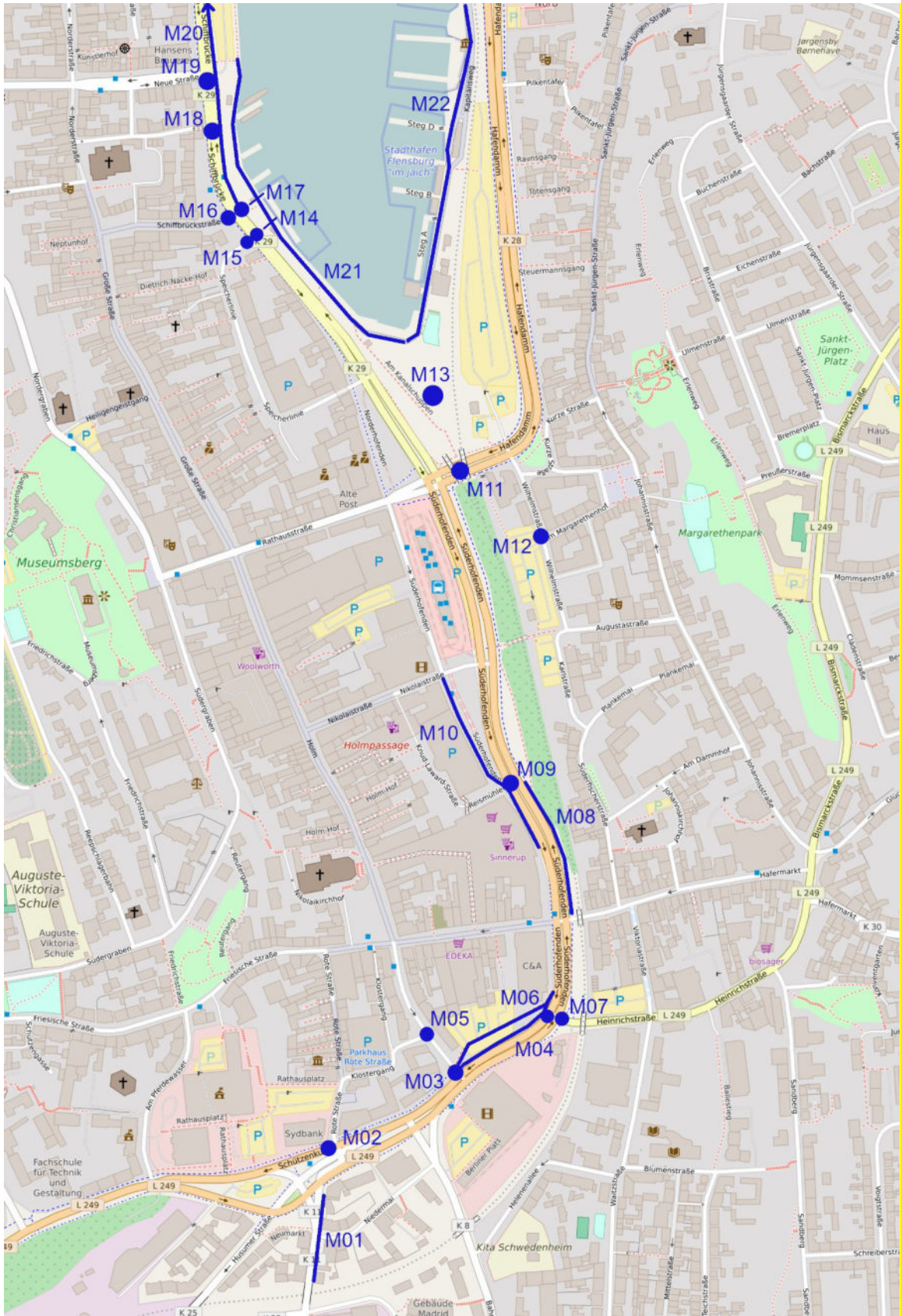
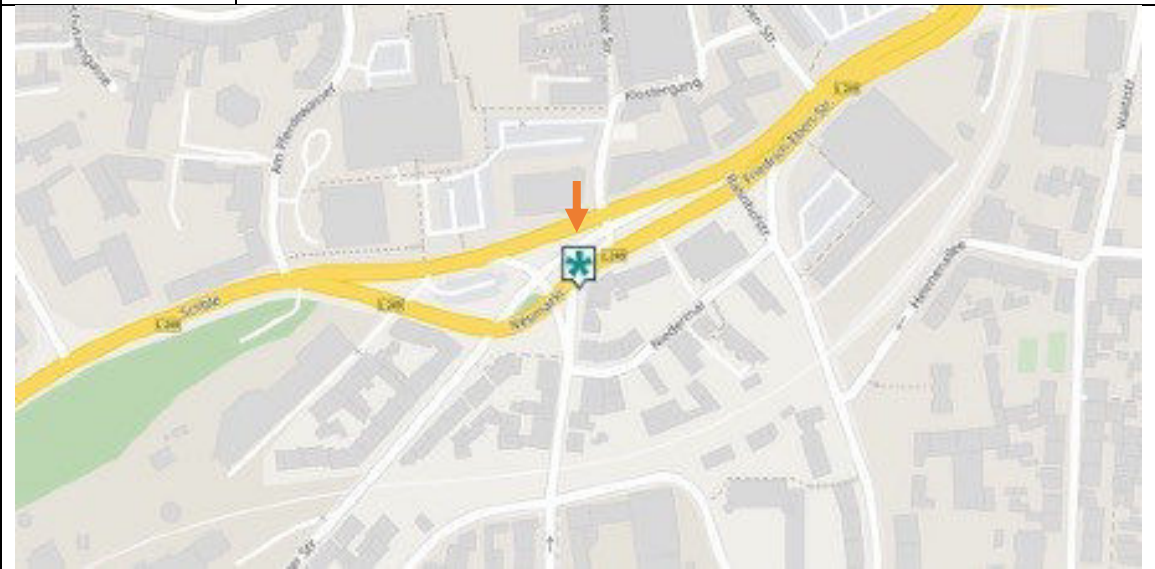


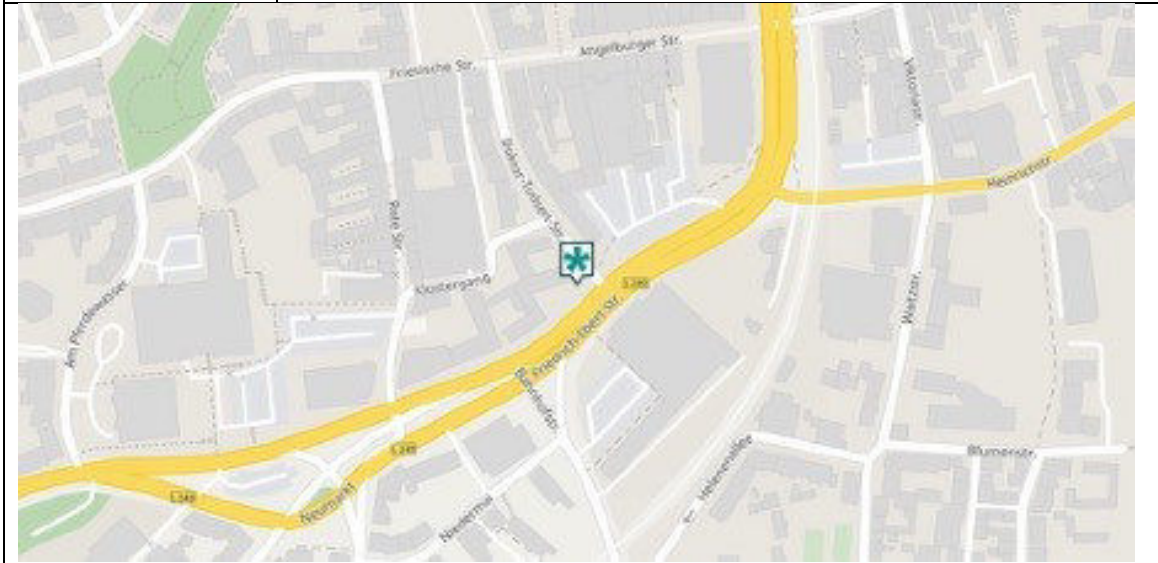

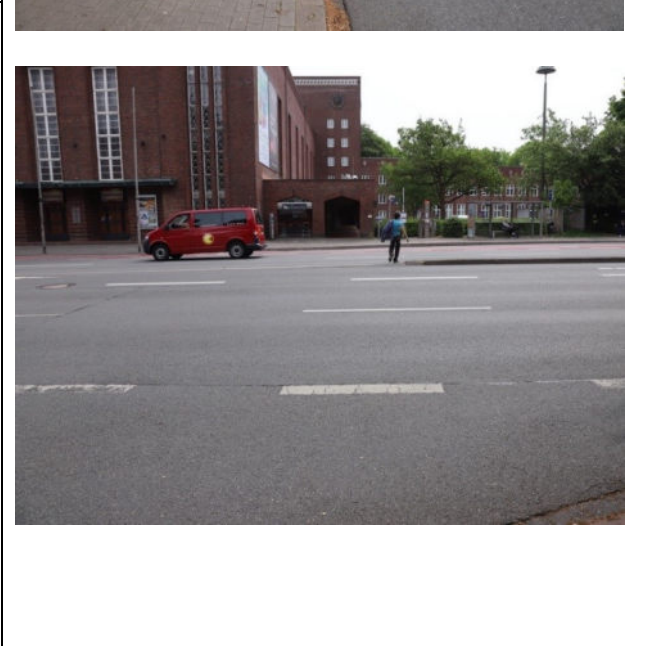


Abbildung 8: Verortung der Maßnahmenempfehlungen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

M01	Schleswiger Straße	
		
App Meldung Nr.: 1025915	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Gehweg verbreitern durch Versmälnerung der Fahrbahn. (Bspw. indem die linke Spur verengt und allein für Pkw freigegeben wird.)</p>		
<p>Begründung: Der Gehweg in der zweispurigen Einbahnstraße ist mit ca. 1,70 m zu schmal, v.a. für den Begegnungsverkehr von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. (Linienbus und Schwerlastverkehr) Radfahrende nutzen den Gehweg und sind aufgrund des Gefälles sehr schnell unterwegs.</p>		

M02	Friedrich-Ebert-Straße, an der Einmündung Rote Straße	
		
App Meldung Nr.: 1025896	Priorität:	+
<p>Maßnahmenempfehlungen: Barrierefreie Querungsstelle schaffen.</p>		
<p>Begründung: Der Weg zur Haltestelle stellt einen Umweg dar und erfordert mitunter das Warten an der Ampel. Viele Zufußgehende kürzen von der Roten Straße kommend zur sich in Insellage befindenden Bushaltestelle ab (zu erkennen am Trampelpfad). Dabei kommt es leicht zu gefährlichen Situationen.</p>		

M03	Dr.-Todsens-Straße, Einmündung in die Friedrich-Ebert-Straße	
		
App Meldung Nr.: 1025888	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gut erkennbare Wegweiser für Fußgänger:innen ergänzen - Fahrspuren reduzieren - In diesem Abschnitt Tempobegrenzung anordnen. Die Tempo 20 Zone endet an der Einmündung Klostergang – diese sollte über die Einmündung hinaus bis kurz vor die Ampel verlängert werden. 		
<p>Begründung:</p> <p>Die Wegführung von der Innenstadt zum Bahnhof ist nicht gut ersichtlich, der Raum wirkt aus Sicht von Zufußgehenden unübersichtlich, hektisch und laut. Die Friedrich-Ebert-Straße bedeutet für Zufußgehende eine starke Barriere, deren Querung zum Teil große Umwege erfordern, da z. T. Querungsmöglichkeiten fehlen (z.B. auf Höhe Einmündung Bahnhofstr. und Rote Straße). Zwei mal zwei Abbiegespuren erscheinen nicht zeitgemäß und könnten vermutlich reduziert werden mit großem Gewinn für den öffentlichen Raum.</p>		

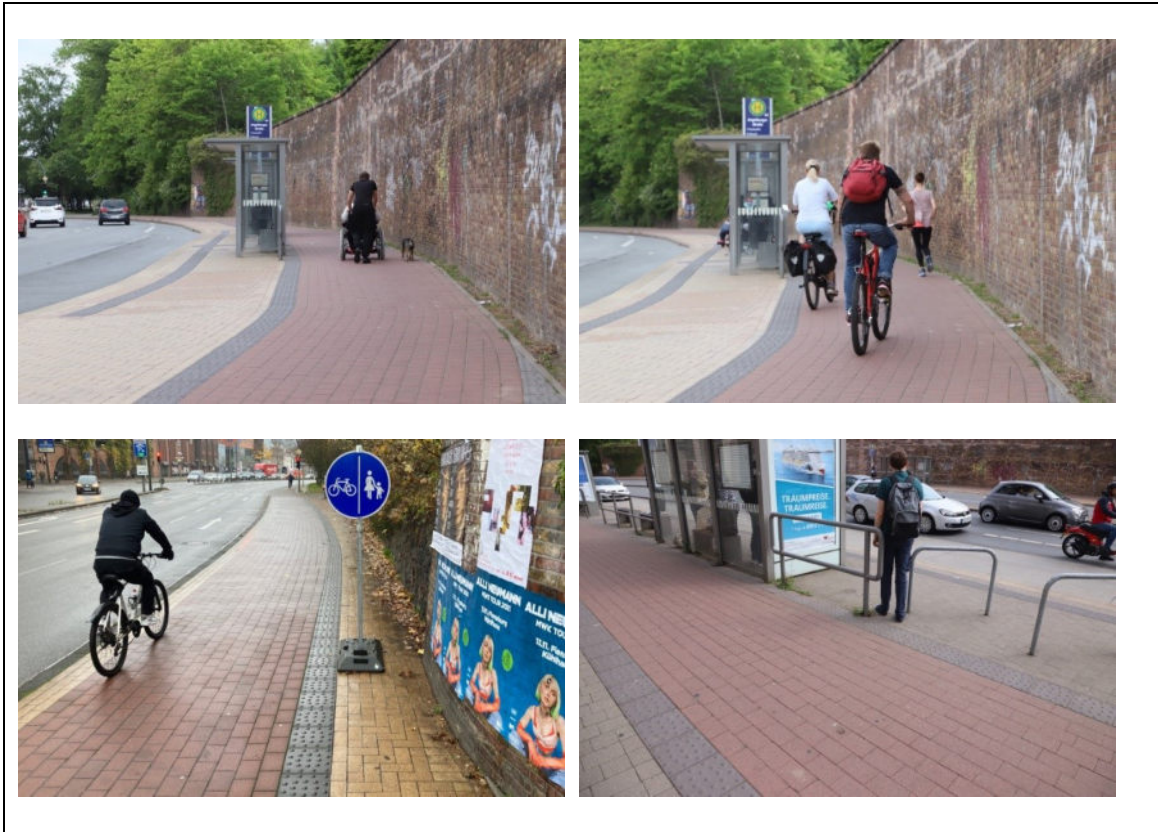
M04	Friedrich-Ebert-Straße, vor Einmündung Dr.-Todsens-Straße	
		
App Meldung Nr.: 1025828	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radverkehrsführung umorganisieren, um Konflikte mit Zufußgehenden abzubauen - Behindertenparkplatz verlegen, um hier den Radverkehr entlangführen zu können 		
<p>Begründung:</p> <p>Das Abknicken des Radwegs im 90-Grad-Winkel führt zum Ausweichen auf bzw. Abkürzen über den Gehweg und ist insbesondere für Lastenfahrräder nicht zu bewältigen. Dadurch nutzen viele Radfahrende an der Ampel die Fußgängerfurt mit, wodurch es zu Konfliktsituationen kommt. Der Radverkehr sollte stattdessen über die Parkplatzzufahrt und den zu verlegenden Behindertenstellplatz geführt werden.</p>		

M05	Dr.-Todsens-Straße, Ecke Töpferstraße	
		
App Meldung Nr.: 1025818	Priorität:	+
<p>Maßnahmenempfehlungen: Barrierefreie Querung der Dr.-Todsens-Straße einrichten.</p>		
<p>Begründung: Auf Höhe der Einmündung Töpferstraße ist das Queren durch einen Grünstreifen und einer Fahrradabstellanlage am Fahrbahnrand nicht möglich, es fehlt zudem eine Bordsteinabsenkung in Dr.-Todsens-Straße. Das Erreichen der Töpferstraße wie auch der Bushaltestelle Südermarkt wird dadurch erschwert bzw. ist mit Umwegen verbunden, insbesondere für seh- und gehbehinderte Personen.</p>		

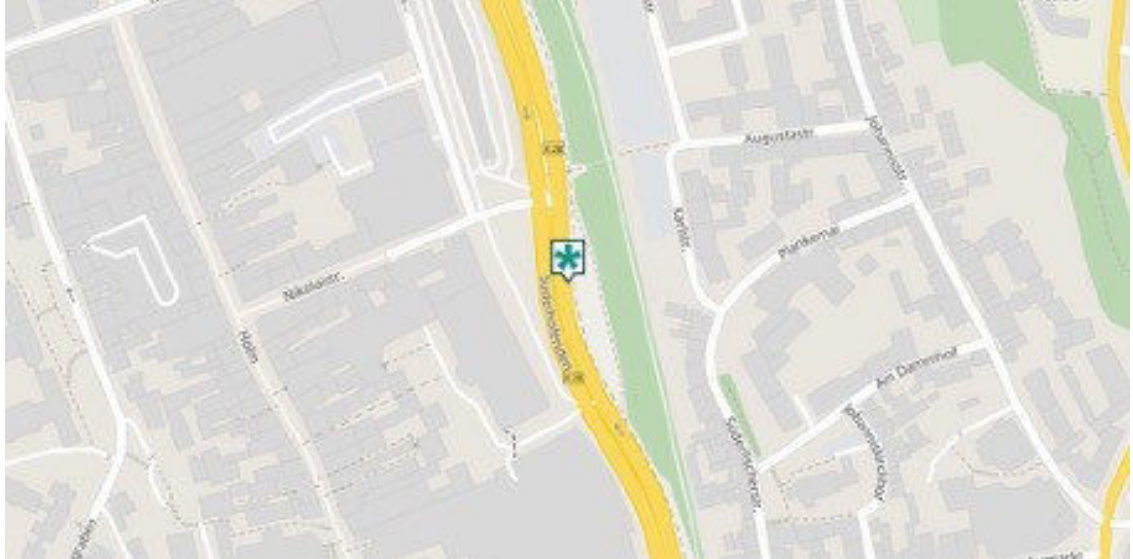


M06	Friedrich-Ebert-Straße, auf Höhe der Einmündung Heinrichstraße	
		
App Meldung Nr.: 1025849	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Signalisierte Fußgänger:innen-Querung über die Friedrich-Ebert-Straße einrichten.</p>		
<p>Begründung: Das Queren der Friedrich-Ebert-Straße ist an dieser Stelle nicht möglich und führt für Zu-fußgehende zu weiten Umwegen (Barriere-wirkung). Weite Wege sind insbesondere für geheingeschränkte und gehbehinderte Per-sonen unattraktiv.</p>		

M07	Heinrichstraße, an der Einmündung in die Friedrich-Ebert-Straße	
		
App Meldung Nr.: 1024723	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Seitenraum verbreitern: Die improvisierte Abgrenzung sollte als echter Gehweg mit Bordstein baulich ausbilden sowie entsprechend ausgeschildert werden.</p>		
<p>Begründung: Der Bereich ist für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum zu schmal. Die enge Unterführung behindert zudem die Sicht auf den jeweils „hinter“ der Durchfahrt liegenden Gehwegabschnitt, weshalb der Radverkehr hier möglichst auf der Fahrbahn geführt werden sollte. Gegenwärtig ist nicht eindeutig, ob der improvisiert abgegrenzte Bereich als Gehweg oder als Radweg zu verstehen ist. Ein Piktogramm „Fußgänger“, aufgebracht auf die abgegrenzte Bodenfläche, könnte hier Klarheit schaffen.</p>		

M08	Süderhofenden, im Abschnitt Angelburger Str. <> Reismühlenhof	
		
App Meldung Nr.: 1025763, 1025778 und 1025791	Priorität:	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - überhängende Pflanzen regelmäßig zurückschneiden - Perspektivisch Umbau vornehmen (nach Ende der Fördermittelbindung): <ul style="list-style-type: none"> > Den nordwärts führenden Radweg auf die Fahrbahn verlegen. > Für die Fahrradbügel im westlichen Haltestellenbereich einen besseren Standort suchen. 		
<p>Begründung:</p> <p>Der Gehweg ist zu schmal. Überhängender Bewuchs (mit Dornen) an der Bahndammmauer schränkt den Gehweg ein und ist v.a. für blinde und sehbehinderte Personen ein Verletzungsrisiko. Die Wartebereiche der Bushaltestellen sind zu schmal und der Zugang wird durch schlecht platzierte Stadtmöbel erschwert.</p>		

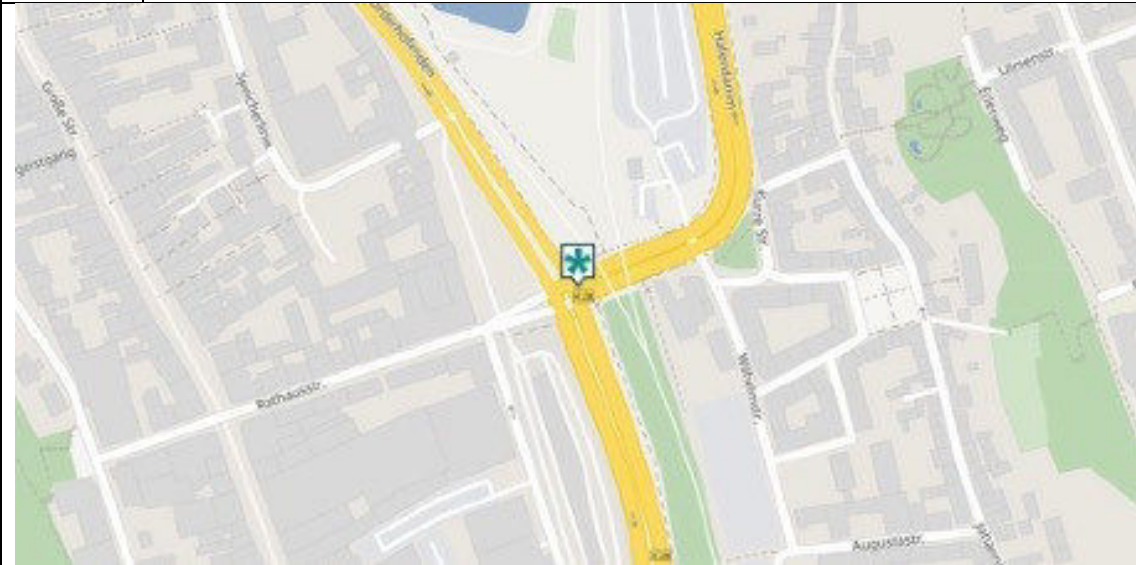


M09	Süderhofenden, Ecke Reismühlenhof	
		
App Meldung Nr.: 1025343	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Signalisierte Querung (wieder) herstellen.</p>		
<p>Begründung: Zum Queren der Straße Süderhofenden müssen Fußgänger:innen weite Umwege in Kauf nehmen. Damit ist nicht nur die Erreichbarkeit des kleinen Grünraums („Flensburger ZOB Park“) auf der östlichen Straßenseite sehr beschwerlich. Ein eng-maschiges Fußwegenetz wie auch die gute Erschließung von Grün- und Erholungsräumen ist für die Förderung des Fußverkehrs von großem Belang.</p>		

M10	Süderhofenden, im Abschnitt Reismühlenhof <> ZOB	
		
App Meldung Nr.: 1025743	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Maßnahme fortführen: Noppenplatten zur Abgrenzung des Radwegs vom Gehweg.</p>		
<p>Begründung: Aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens im Zweirichtungsverkehr sollte dieser Bereich wie bei der Kreuzung Angelburger Straße mit taktilen Bodenplatten vom Gehweg abgegrenzt werden. Das verhindert ein versehentliches Ausweichen von Zufußgehenden auf den Radweg und erleichtert insbesondere blinden und sehbehinderte Personen die Orientierung. Im Haltestellenbereich von (Reise-)Bussen ist die deutliche Markierung von Radwegen wichtig, insbesondere wenn aussteigende Personen direkt einen Radweg zu kreuzen haben.</p>		

M11

Hafendamm, Unterführung Bahndamm



App Meldung Nr.: 1025324)

Priorität:

+++

Maßnahmenempfehlungen:
Radverkehr auf die Fahrbahn verlegen.



Begründung:
Der Seitenraum ist für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr zu schmal, v.a. weil hier eine wichtige Wegrelation zur Hafenspitze entlangführt.



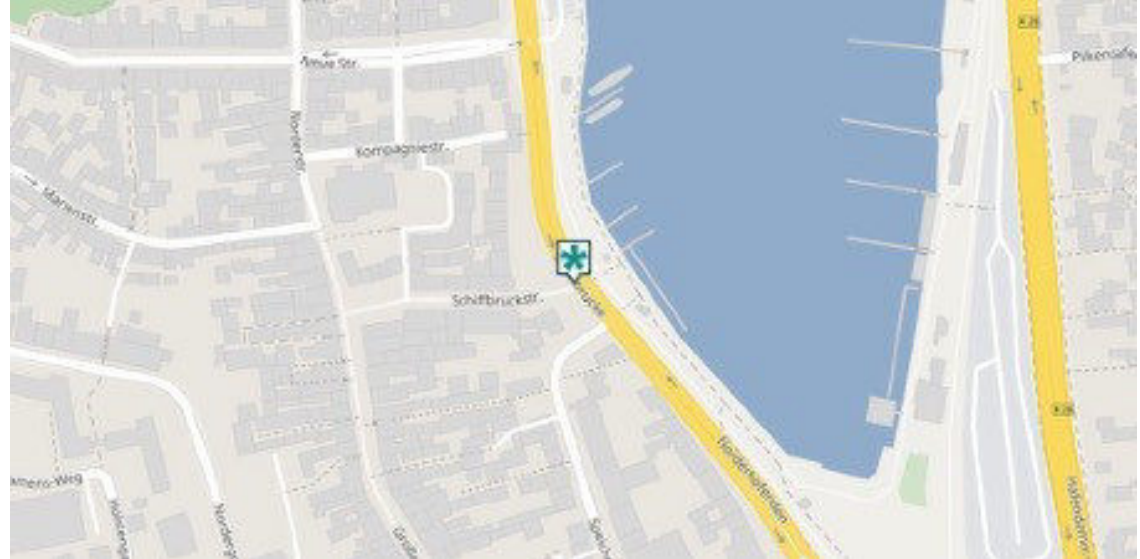



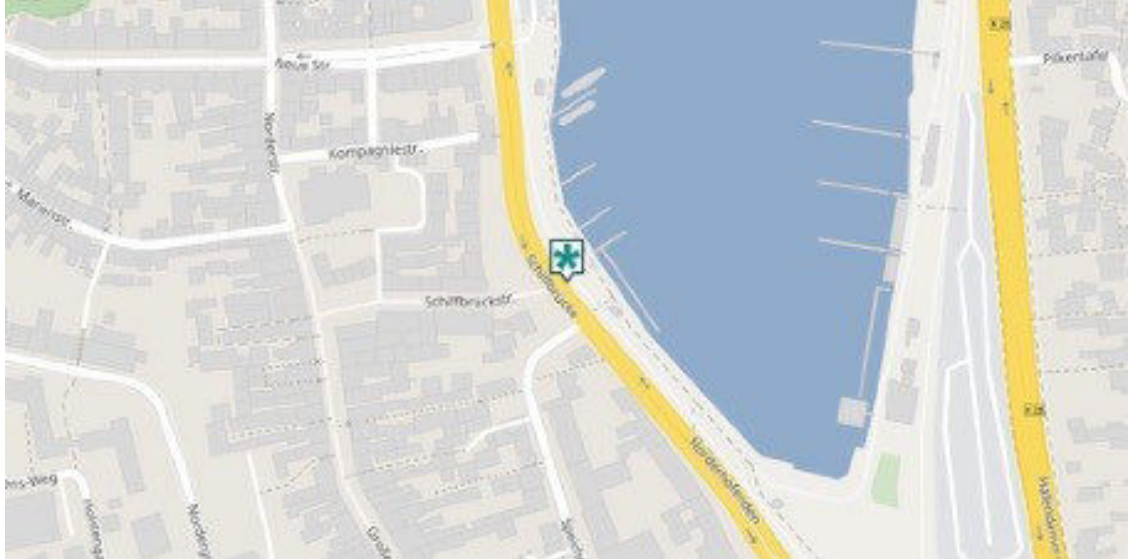


M12	Wilhelmstraße, Ecke Am Margarethenhof	
		
App Meldung Nr.: 1025706	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Fußgängerfurt mit glattem Belag gestalten (wie an der Einmündung Am Margarethenhof / Kurze Straße).</p>		
<p>Begründung: Grobes Kopfsteinpflaster ist insbesondere für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator beschwerlich.</p>		

M13	Hafenspitze	
		
App Meldung Nr.: 1025317	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Treppenstufen zurückbauen - Gestaltung je eines 3 Meter breiten befestigten Weges an den äußeren Rändern des Platzes, für eine barrierefreie Erreichbarkeit auch bei Niederschlägen - (seniorengerechte) Sitzmöglichkeiten schaffen 		
<p>Begründung:</p> <p>Aus der Zerteilung der Fläche in zwei durch einen Grünstreifen unterteilte Wege sowie einer breiten Treppenanlage resultiert eine Engstelle, an der sich Rad- und Fußverkehr in beiden Richtungen bündeln und wodurch Konflikte entstehen.</p>		




M14	Norderhofenden, an der Einmündung Speicherlinie	
		
App Meldung Nr.: 1025213	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Signalisierte Querung einrichten.</p>		
<p>Begründung: Für eine bessere Erreichbarkeit der Hafensperrmauer sollte eine weitere Querung auf Höhe der Speicherlinie ermöglicht werden, diese würde auch zur Entlastung der Querung am Willy-Brandt-Platz beitragen.</p>		

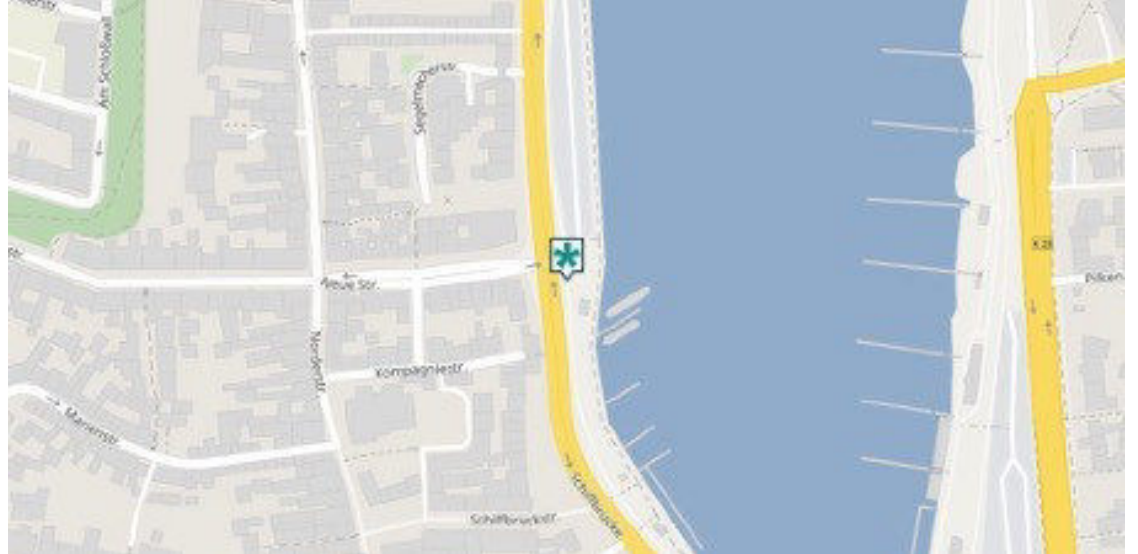
M15	Speicherlinie, Ecke Norderhofenden	
		
App Meldung Nr.: 1025208	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnverengung; alternativ: Mittelinsel plus Gehwegvorstreckungen auf der nördlichen Seite - Fahrbahn im Bereich der Querung mit glatten Pflastersteinen ausstatten 		
<p>Begründung:</p> <p>Die Einmündung ist sehr stark aufgeweitet, so dass Zufußgehende eine Distanz von ca. 18 Metern queren müssen. Vor allem Kinder und gehbehinderte Personen fühlen sich dabei unsicher. Zudem sollte die Querung / Fußgängerfurt glatt gepflastert sein, um eine angenehme Berollbarkeit für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc. zu gewährleisten.</p>		

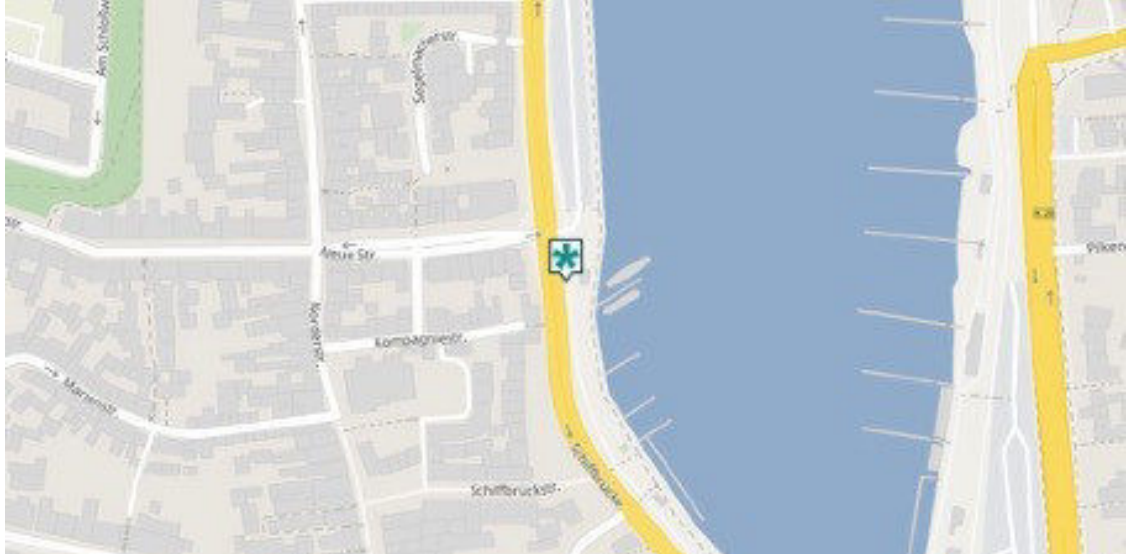


M16	Willy-Brandt-Platz, westliche Seite	
		
App Meldung Nr.: 1025190	Priorität:	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kurzfristig: Piktogramm des Verkehrszeichens 240 StVO (Gemeinsamer Geh- und Radweg) auf die rot gepflasterte Fläche aufbringen - langfristig: rote Pflastersteine austauschen und einheitlich gestaltete Fläche herstellen 		
<p>Begründung:</p> <p>Die bauliche Situation suggeriert eine Trennung des Seitenraums in Geh- und Radweg, die laut Verkehrszeichen 240 StVO dort nicht (oder nicht mehr) besteht. Das führt zu Missverständnissen und Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr, insbesondere im Bereich der signalisierten Querung. Einige Zufußgehende warten bei Rot irrtümlich vor dem rot gepflasterten Bereich und schaffen es bei der knapp bemessenen Grünzeit (inkl. Räumzeit) nicht rechtzeitig, die gesamte Fahrbahnbreite zu überwinden. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich wiederum nur ein sehr schmaler Aufstellbereich zwischen Fahrbahn und der in Gegenrichtung geführten Busspur (s. a. Nr. 17).</p>		

M17	Willy-Brandt-Platz, östliche Seite	
		
App Meldung Nr.: 1025176	Priorität:	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1: Busspur auf die westliche Straßenseite verlegen und stillgelegte Spur abpollern. - Variante 2: Aufstellfläche erweitern. Hierzu den Beginn der Busbucht und ggf. der Haltestelle um ca. vier Meter nach Norden verlagern. 		
<p>Begründung:</p> <p>Die Aufstellfläche zwischen der Busspur und der Fahrbahn ist mit 1,50 - 1,95 Meter viel zu schmal. Dadurch warten viele Zufußgehende bei Rot noch in dem abgepollerten Bereich vor der Busspur und nicht auf der Mittelinsel. Diese Personen schaffen es in der knapp bemessenen Grünzeit (inkl. Räumzeit) dann nicht rechtzeitig, die andere Straßenseite zu erreichen, wo sie zusätzlich im Seitenraum einen nicht in die Signalisierung eingebundenen Radweg zu queren haben (s. a. Nr. 16). Sowohl die Wartesituationen als auch die Querung sind nicht nur unkomfortabel, sondern auch sehr gefährlich.</p>		



M18	Schiffbrücke, auf Höhe Einmündung Kompagniestraße	
		
App Meldung Nr.: 1025101	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Barrierefreie Querung einrichten (Bordsteine absenken und einen Überweg mit glatten Pflastersteinen ausgestalten).</p>		
<p>Begründung: Die Querung in der Flucht der Kompagniestraße ist aufgrund hoher Bordsteine und grobem Kopfsteinpflaster nicht barrierefrei (und auch für die dort entlangführende, ausgeschilderte Radroute denkbar ungeeignet).</p>		

M19	Schiffbrücke, auf Höhe Einmündung Neue Straße	
		
App Meldung Nr.: 1025113	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Signalisierte Querung einrichten.</p>		
<p>Begründung: Das Fehlen der südlichen Querung der Straße Schiffbrücke an der Einmündung Neue Straße verursacht einen Umweg für Zufußgehende auf dem Weg zwischen Fußgängerzone (Große Straße) und Hafenpromenade.</p>		

M20	Schiffbrücke, im Abschnitt Am Nordertor <> Willy-Brandt-Platz	
		
App Meldung Nr.: 1025081	Priorität:	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1: Busspur auf die westliche Straßenseite verlegen und stillgelegte Spur abpollern/ Hafenpromenade erweitern. - Variante 2: Busspur farblich hervorheben sowie mit Pfeilen und Piktogrammen in kurzen Abständen deutlich kennzeichnen. 		
<p>Begründung:</p> <p>Die Busspur in Gegenrichtung (gewissermaßen rechts vom Gehweg angeordnet) ist eine sehr außergewöhnliche, nicht zu erwartende Situation und für Zufußgehende, insbesondere für Ortsunkundige bzw. Tourist:innen, nicht ausreichend deutlich zu erkennen. Dies stellt ein sehr hohes Sicherheitsrisiko dar.</p>		

M21	Hafenpromenade, parallel zur Straße „Schiffbrücke“ (Westufer)	
		
App Meldung Nr.: -	Priorität:	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - einheitlichen, barrierefreien Belag herstellen - kurzfristig: Den gegebenen Vorrang des Fußverkehrs vor dem Radverkehr durch zahlreiche Piktogramme auf der Bodenfläche verdeutlichen. - langfristig: Radverkehr auf die Fahrbahn verlegen bzw. Radweg auf stillgelegter Gleisspur einrichten, um Hafenpromenade zu reiner Fußgängerzone zu machen. 		
<p>Begründung:</p> <p>Die unterschiedlichen Beläge suggerieren eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auf einer (laut Anordnung) gemeinsam zu nutzenden Fläche, was zu Missverständnissen und Konflikten führt. Um die Hafenpromenade zu einer echten Flaniermeile zu machen, sollte der Radverkehr langfristig gesehen umgeleitet werden.</p>		

M22	Am Kanalschuppen (Ostufer)	
		
App Meldung Nr.: -	Priorität:	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Als reinen Fußweg ausweisen und Radverkehr umleiten.</p>		
<p>Begründung: Der Weg eignet sich aufgrund seiner geringen Breite nicht für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. Der Radverkehr sollte daher langfristig gesehen über den Hafendamm geführt werden (z. B. als geschützte Radspur). Dadurch würde auch die Hafenspitze, die besonders bei Veranstaltungen zu einem Nadelöhr wird, entlastet.</p>		

Zusammenfassung der Maßnahmen:

Für das Untersuchungsgebiet schlägt FUSS e.V. exemplarisch insgesamt 22 Maßnahmen vor, um das Gehen in Flensburg sicherer und attraktiver zu gestalten. Die Bewertung und Einschätzung der untersuchten Situationen sowie die Formulierung von Maßnahmen folgte dabei möglichst konsequent der Perspektive des Fußverkehrs. Die vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf der Bewertung und Einschätzung der Projektverantwortlichen von FUSS e.V.. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten bleibt nachgelagert dem kommunalpolitischen Abstimmungsprozess als Aufgabe überlassen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen im Wesentlichen beitragen zur

- Herstellung von Barrierefreiheit,
- Instandsetzung und Erweiterung der vorhandenen Wegeinfrastruktur nach aktuellem Stand der Technik,
- Herstellung fehlender Querungsstellen sowie sicheren Gestaltung der vorhandenen Querungsstellen,
- Verkehrsberuhigung,
- Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbundes,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes und insbesondere von wichtigen Wegebeziehungen.

Entsprechende Maßnahmen eignen sich auch für die Umsetzung in anderen Teilen der Stadt, um Verbesserung für den Fußverkehr zu schaffen. Weitere Anregungen für kleinteilige, effektiv wirksame Maßnahmen finden sich in der Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.

Abgesehen von der Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen sollten begleitend auch strukturelle Maßnahmen in der Stadtverwaltung erfolgen, solche Maßnahmen sind in Kapitel 5.1 beschrieben. Zu empfehlen sind die Einstellung eines/einer Fußverkehrsbeauftragten und die stärkere Behandlung des Themas Fußverkehr im Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität. Auf konzeptioneller Ebene sollte ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept erstellt werden. Für die Durchsetzung der Belange des Fußverkehrs gegenüber den Ansprüchen der anderen Verkehrsträger kann die Erstellung eines Bedeutungsplans Fußverkehr hilfreich sein. Das vorhandene Tool „Mängelmelder“ funktioniert bereits gut und sollte weiterhin für die Beteiligung der Einwohner:innen genutzt (und ggf. noch einmal öffentlich beworben) werden.

Alles in allem ist für die Herstellung von Qualitäten für den Fußverkehr auch ein verkehrsplanerisches Umdenken im Sinne einer gerechteren (Neu-)Verteilung des öffentlichen Raums notwendig. Hierzu braucht es mitunter Mut bei der Stadtverwaltung, Flächen für den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, neuartige Maßnahmen zu erproben und Tempolimits durchzusetzen. Dafür braucht es ebenso die Rückendeckung durch die Kommunalpolitik.

Für die weitere Bearbeitung der Thematik Fußverkehrsförderung ist es unabdingbar, sich in regelmäßigen Abständen, spätestens ein Jahr nach Projektende, im Kreise der Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und weiterer involvierter Akteursgruppen zusammenzufinden und im Sinne einer Evaluierung den Stand der Umsetzung von Maßnahmen und die Ausrichtung weiterer Schritte zu besprechen und zu diskutieren. Für fachliche Fragen zum Fußverkehr kann gerne FUSS e.V. konsultiert werden.

6 Literaturhinweis

FUSS e.V. hält zahlreiche weiterführende Informationen auf seiner Internetseite www.fuss-ev.de bereit sowie auf themenspezifischen Fachseiten wie z.B. www.fussverkehrsstrategie.de, www.fussverkehrs-check.de, www.geh-recht.de, www.gehwege-frei.de und einigen mehr. Eine Übersicht stellt der Website-Lotse dar: www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de.

Hilfreiche Publikationen des FUSS e.V., wie beispielsweise den Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“, die eben erwähnte Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ oder „Wie breit müssen Gehwege sein?“, finden Sie zum Download unter www.fuss-ev.de -> WIR -> Unsere Publikationen. Printmedien können über den Online-Shop www.umkehr-fuss-online-shop.de bestellt werden.



Abbildung 9: Broschüren des FUSS e.V.

7 Verwendete Quellen

1. FUSS e.V. (2022): Mit kleinen Schritten Großes bewirken.
2. Webseite Stadt Flensburg: Stadtportrait. URL: <https://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Stadtportrait> (zuletzt aufgerufen am 27.08.2021).
3. Webseite Stadt Flensburg: Maßnahme 085: Haushaltsbefragungen Mobilität. URL: <https://www.flensburg.de/Startseite/Ma%C3%9Fnahme-85-Haushaltsbefragung-Mobilit%C3%A4t.php?object=tx,2306.5&ModID=7&FID=2306.27698.1> (zuletzt abgerufen am 10.03.2023).
4. Stadt Flensburg (2018): Flensburg – Masterplan Mobilität 2030. URL: https://www.flensburg.de/PDF/Bericht_Masterplan_Mobilit%C3%A4t.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=7957&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1543906562 (zuletzt abgerufen am 27.08.2021).
5. Webseite Stadt Flensburg: Verkehr & Mobilität. URL: <https://www.flensburg.de/Wohnen-Wirtschaft/Verkehr-Mobilit%C3%A4t-Klima/Verkehrsplanung> (zuletzt aufgerufen am 14.02.2023).
6. Stadt Flensburg (2018): Perspektiven für Flensburg, Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept, S. 68 ff.
7. FUSS e.V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. URL: www.fussverkehrs-check.de.
8. Webseite StadtLabor: Bedeutungsräume des Fußverkehrs in Leipzig. URL: <https://www.stadtlabor.de/portfolio/bedeutungsplan-fussverkehr-leipzig> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
9. Webseite Stadt Zürich: Bedeutungsplan. URL: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich/bedeutungsplan.html (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
10. Webseite Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): FUSS e.V. neues Mitglied im DVR. URL: <https://www.dvr.de/aktuelle-infos/fuss-ev-neues-mitglied-im-dvr> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
11. Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021): Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. URL: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/8_News_2021/2105_17_Anlage_zu_StO_Novelle_aktivmobil_Bericht_Fussverkehr.pdf (zuletzt aufgerufen am 14.02.2023).

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

Abbildung 2: Das Untersuchungsgebiet „Flensburger Y“

Abbildung 3: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehr

Abbildung 4: Route und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

Abbildung 5: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: www.stvo2go.de)

Abbildung 6: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

Abbildung 7: Verortung der Maßnahmenempfehlungen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Abbildung 8: Broschüren des FUSS e.V.

9 Anlagen

A1. Interessenbekundung der Oberbürgermeisterin zur Projektteilnahme

A2. Zielvereinbarung zur Zusammenarbeit zwischen FUSS e.V. und der Stadt Flensburg

A3. Protokoll zur Auftaktveranstaltung

A4. Protokoll zum Workshop

A5. Hinweise von Quartiersgeher:innen

A6. Protokoll zum Parteiengespräch

Anlage 1

FLensburg

Zwischen Himmel und Förde
Mellem himmel og fjord

Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e.V.
Patrick Riskowsky
Exerzierstraße 20
13357 Berlin

Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Abt. 611 Strategische Projekte, Verkehr u. Umwelt
Am Pferdewasser 14
24931 Flensburg

Interessenbekundung zur Teilnahme am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“

Flensburg, den 11.06.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchte ich als Oberbürgermeisterin die Teilnahme meiner Stadt als eine von fünf Modellstädten am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“, welches durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Umweltbundesamt gefördert wird, unterstützen. In Kooperation mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wollen wir als Stadtverwaltung daran arbeiten, dass der Fußverkehr sicherer und attraktiver wird.

Im Projektzeitraum von Juni 2021 bis April 2023 möchten wir das kostenneutrale Angebot von FUSS e.V. wahrnehmen, das Gespräche mit Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, einen Fußverkehrs-Check, einen Workshop, eine Aktion im öffentlichen Raum, eine Begehung mit Kommunalpolitiker/innen (sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“) sowie die Erarbeitung eines Maßnahmenprogrammes für ein noch festzulegendes Untersuchungsgebiet umfasst.

Im Rahmen unserer Teilnahme als Modellstadt sind wir bereit, das Projekt mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und damit die Öffentlichkeit regelmäßig über die Projektveranstaltungen und die Ergebnisse zu informieren. Unser Bestreben als Modellstadt besteht darin, den Fußverkehr künftig stärker in unseren Planungen zu berücksichtigen und einige der mit FUSS e.V. erarbeiteten Maßnahmenvorschläge, die zu Verbesserungen für den Fußverkehr beitragen sollen, in den kommenden Jahren umsetzen zu wollen.

Mit freundlichen Grüßen

Flensburg 11.06.2021
Ort, Datum


Unterschrift Oberbürgermeisterin

Anlage 2



FLENSBURG

Zwischen Himmel und Förde
Mellem himmel og fjord

ZIELVEREINBARUNG

für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ rückt die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus. Die Bewertung und Einschätzung wie die Formulierung von Maßnahmen geschieht dabei aus Blick der Fußverkehrsbelange. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten sollten dann nachgelagert in einem weiteren Schritt erfolgen.

Für die gemeinsame Durchführung des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ verabreden

die Modellstadt Flensburg,
vertreten durch Frau Claudia Takla Zehrfeld,

und

der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.,
vertreten durch Herrn Patrick Riskowsky (Projektleiter),

die nachfolgend aufgeführten Ziele in der beschriebenen kooperativen Arbeitsweise zu verfolgen.

Das übergeordnete Projektziel besteht darin, den Fußverkehr in Flensburg sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Gehen soll als wichtige Säule einer klimaschonenden Alltagsmobilität und des Umweltverbundes gestärkt werden.

Projektlaufzeit

Das Projekt „Gut gehen lassen“ hat eine Laufzeit bis einschließlich April 2023, innerhalb derer die unten genannten Projektbausteine durchgeführt werden sowie einzelne Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden sollen.

Projektgebiet

Die Durchführung des Projekts konzentriert sich auf ein gemeinsam zu definierendes Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus können im Projekt auch Themen oder Fragestellungen aufgegriffen werden, die in Hinblick der Förderung des Fußverkehrs stadtweit von besonderer Relevanz sind.

Projektbausteine

Das Projekt startet mit einem Auftakttermin zum Kennenlernen und zur Findung des Projektgebiets und endet mit einem Abschlussgespräch zur Besprechung der Projektergebnisse. Dazwischen sind folgende Veranstaltungsbausteine vorgesehen:

- ein Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.
- ein Workshop mit relevanten Akteur:innen (Vertreter:innen aus Interessenverbänden, Beiräten, Politik, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, Projektgruppen etc.)

- Akquise und Schulung engagierter Bürger:innen (sogenannte Quartiers-Geher:innen) durch FUSS e.V.
- eine öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum
- eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen als sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“
- Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift.

Form der Zusammenarbeit

Von Seiten der Stadtverwaltung Flensburg wird ein:e Mitarbeiter:in als Ansprechpartner:in benannt, die das Projekt kontinuierlich betreut. Dies beinhaltet beispielsweise Terminabstimmungen, das Bereitstellen von eventuell erforderlichen Kartengrundlagen, Planwerken, Fachinformationen etc., das Gegenlesen von angefertigten Dokumenten (bis zu zwei Korrekturrunden) sowie das Einladen von relevanten Akteur:innen für Veranstaltungen. Alle im Rahmen des Projektes erstellten Dokumente und Texte (Presseinformationen, Protokolle, Berichte, Webtexte etc.) müssen von FUSS e.V. vor ihrer Veröffentlichung gemäß Auflage im Zuwendungsbescheid zudem mit dem Umweltbundesamt abgestimmt werden. Hierfür ist ausreichend Zeit einzuplanen.

Projektdokumentation und Öffentlichkeitsarbeit

Alle Veranstaltungen im Rahmen des Projekts werden protokolliert bzw. mit Foto- und Videoaufnahmen dokumentiert. Es werden dabei stets Anwesenheitslisten geführt. Im Vorfeld muss das Einverständnis aller Beteiligten für die Anfertigung und Veröffentlichung von Foto- und Filmaufnahmen eingeholt werden.

Die Projektdokumentation wird auf der Projekt-Webseite www.fussverkehrsstrategie.de abgebildet. Die Stadt wiederum berichtet auf ihrer Webseite über Projektaktivitäten und -ergebnisse bzw. verlinkt auf die Projekt-Webseite des FUSS e.V. Zum Zweck der Projektdokumentation stellt die Stadtverwaltung dem FUSS e.V. für die Projekt-Webseite das Stadtlogo sowie ein Foto einer Stadtansicht zur Verfügung.

Über das Projekt soll möglichst kontinuierlich öffentlich berichtet werden. Die Stadtverwaltung unterstützt FUSS e.V. über die gesamte Projektdauer hinweg bei der Öffentlichkeitsarbeit. Pressemitteilungen und ähnliche Veröffentlichungen werden gemeinsam abgestimmt (bis zu zwei Korrekturrunden), bevor diese durch die Pressestelle der Stadt und/oder durch FUSS e.V. herausgegeben werden. Darüber hinaus ist es erwünscht, dass über die eigenen Medien und sozialen Kanäle regelmäßig über Projekthinhalte berichtet wird.

Mit dem Projekt „Gut gehen lassen“ sollen die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt werden. Eventuell sich im Projektverlauf zeigende unterschiedliche Auffassungen oder Positionen von Stadtverwaltung und FUSS e.V. werden in der Projektdokumentation als solche transparent nebeneinander dargestellt.

Im Auftrag

Flensburg, 9.11.21
Ort, Datum

Claudia Teufel
Unterschrift Stadtverwaltung
Claudia Teufel, Fachbereichsleiterin

Berlin, 10.11.21
Ort, Datum

P. Ruskowsky
Unterschrift FUSS e.V.

Anlage 3

Auftaktveranstaltung

Datum: Mittwoch, 10. November 2021, 13:30 – 16:30 Uhr

Ort: Rathaus Flensburg (zuvor Rundgang von der Hafenspitze zum Rathaus)

Anwesende: 18

FUSS e.V.:

- Herr Riskowsky (Projektleiter)
- Herr Weisshaar (Moderation)

Vertreter:innen der Stadt Flensburg von folgenden Fachbereichen bzw. Ämtern:

- Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
- Abteilung Verkehr, Mobilität, Klima (insbesondere auch ÖPNV und Radverkehr)
- Stadt- und Landschaftsplanung
- Grünflächen/TBZ
- Verkehrsbehörde
- Verkehrsüberwachung
- Kinder- und Jugendbüro
- Seniorenbeirat
- Behindertenbeauftragter
- Strukturentwicklungsmaßnahmen Senioren
- Urbanes Wohnen
- Sanierungsträger FGS

Das „Auftaktgespräch“ war der erste von insgesamt sechs Vor-Ort-Terminen des Projekts. Dieser Projektauftritt setzte sich aus einem Spaziergang von der Hafenspitze zum Rathaus und der anschließenden Besprechung zur Ausrichtung des Projektes zusammen. Ein wesentliches Ziel war die gemeinsame Entscheidung für ein konkretes Untersuchungsgebiet.

Spaziergang

Für den Spaziergang hat jede Person im Vorhinein eine Spielkarte erhalten, auf der jeweils eine andere Rolle abgebildet ist:



mit Gepäck

im Rollstuhl

bei Dunkelheit

Kinderwagen

blind

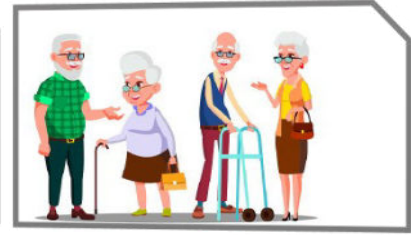
gehörlos



Kinder



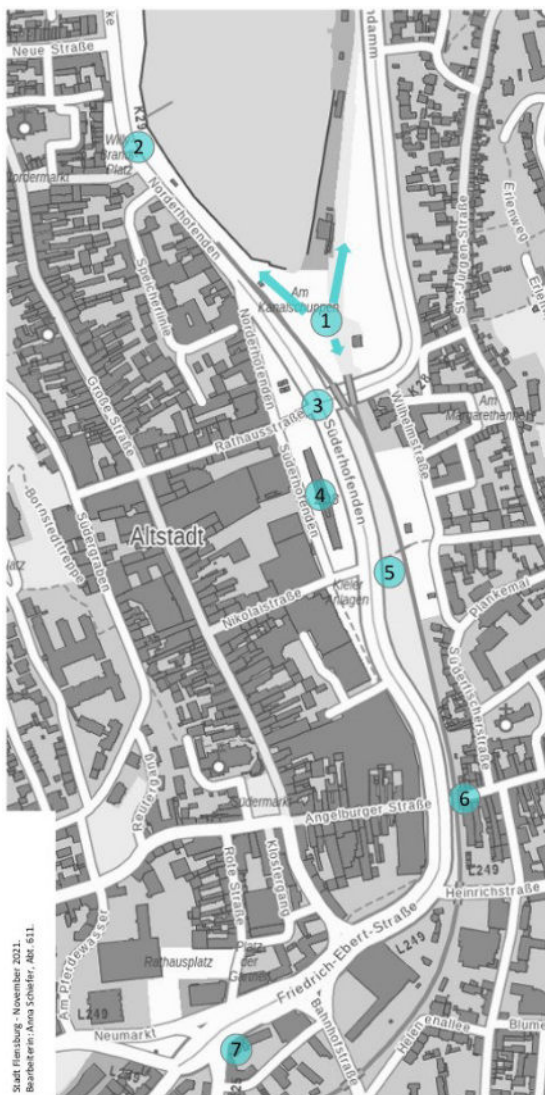
Jugendliche (Gruppe)



Senioren

Diese Rollen zeigen die Vielfalt der Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs - der differenziertesten aller Verkehrsteilnehmergruppen. Auf all diese gilt es bei der Betrachtung des Fußverkehrs Rücksicht zu nehmen.

Entlang einer etwa 2 km langen Route, ausgehend von der Hafenspitze, wurden ausgewählte Stationen unter Berücksichtigung der oben genannten Rollen beleuchtet und diskutiert. Dabei wurden Mängel, aber auch positive Anknüpfungspunkte ermittelt. Es konnte sogleich ein „ämterübergreifender“ Austausch ebenso wie eine Sensibilisierung der Stadtverwaltung zum Thema Fußverkehr stattfinden. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert (und als Aussagen in Anführungszeichen gesetzt).



- 1 Hafenspitze
- 2 Willy-Brandt-Platz
- 3 Kreuzungsbereich ZOB
- 4 ZOB
- 5 Querung - Mauselloch
- 6 Wege zur/von Angelburger Straße
- 7 Querung Neumarkt

Station 1: Hafenspitze

Positives	Kritik/Verbesserungswürdiges
<ul style="list-style-type: none"> • „Es gibt viel Platz für Kinder zum Toben.“ • „Der Platz ist gut einsehbar, man fühlt sich wahrgenommen, daher kein Angst-raum.“ • „Der Wall hält Lärm ab.“ 	<ul style="list-style-type: none"> • „Es fehlen Bänke, Liegen, eine Toilette. Auch einen Grill könnte man sich hier vorstellen. Insgesamt kein attraktiver Platz für Jugendliche.“ • „Der Hafen liegt zu versteckt. Es muss eine Verbindung zur Altstadt hergestellt werden. Die Hafenspitze braucht mehr Aufenthaltsqualität, ein urbaner Platz sollte hergestellt werden.“ • „Die wassergebundene Oberfläche verursacht v.a. im Sommer viel Staub und ist im Herbst/Winter sehr matschig.“ • „Die Beleuchtung ist sehr sparsam.“ • „Barrierefreiheit: Der Platz ist für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator kaum nutzbar, der Sinn der Treppe erschließt sich nicht.“ • „Die Pflasterung ist problematisch, wird für einen getrennten Geh- und Radweg gehalten, was es nicht ist. Es hatte nur eine formale Umbeschilderung stattgefunden, kein Umbau. Derzeit ist Radfahren im Rahmen einer Begegnungszone gestattet.“ • „Besonders im Sommer kommt es aufgrund des hohen Rad- und Fußverkehrsaufkommens häufig zu Konflikten. Radfahrende fahren Slalom um Fußgänger:innen. Es kommt hin und wieder zu (Bei-nahe-)Kollisionen von Radfahrenden mit gastronomischem Servicepersonal.“ • „Wenn wenige Fußgänger:innen unterwegs sind, verleitet es Radfahrende zum Schnellfahren.“ • Vorschlag: „Eine einheitlich gepflasterte Fläche schaffen.“ • „Ein Fußweg entlang der stillgelegten Gleise und über die Eisenbahnbrücke wäre attraktiv, insbesondere für Kinder spannend („Entdeckungspfad“). Zurzeit hat die Stadt aber keinen Zugriff auf die Flächen, da diese der DB Netz AG gehören.“

Station 2: Willy-Brandt-Platz

Positives	Kritik/Verbesserungswürdiges
- keine Nennungen -	<ul style="list-style-type: none"> • „Barrierefreiheit: Das kleinteilige Kopfsteinpflaster ist für gehbehinderte Personen schwierig zu begehen, ebenso ist das Queren schwierig aufgrund der unterschiedlichen Bodenbeläge und der kurzen Grünphase für Zufußgehende.“ • „Die Grünphase ist für Zufußgehende sehr knapp.“ • Hinweis dazu: „Mit dem Projekt ‚Grüne Welle‘ wird eine Neuprogrammierung der Ampeln erfolgen.“ • „Die Aufstellflächen an der Ampel sind zu schmal.“

Station 3: Kreuzung Süderhofenden / Hafendamm / Rathausstraße

Positives	Kritik/Verbesserungswürdiges
- keine Nennungen -	<ul style="list-style-type: none"> • „Die Fläche wirkt nicht übersichtlich.“ • „Die Aufstellflächen an den Ampeln sind zu klein.“ • „Barrierefreiheit: Es herrscht viel Radverkehr in beiden Richtungen. Gehörlose Personen hören Fahrradklingeln nicht, wodurch es gefährlich wird.“

Station 5: Querung am „Mäuseloch“

Positives	Kritik/Verbesserungswürdiges
- keine Nennungen -	<ul style="list-style-type: none"> • „Der Beton der roten Pflastersteine bleicht mit der Zeit aus.“ • „Mittlerweile ist der Radweg farblich kaum noch vom Gehweg zu unterscheiden. Dadurch kommt es zu Missverständnissen und Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.“

Die Stationen 4, 6 und 7 wurden aus zeitlichen Gründen nicht besprochen.

Anlage 4

Workshop

Datum: Mittwoch, 18. Mai 2022, 17-20 Uhr

Ort: Schifffahrtsmuseum

Anwesende: 19

FUSS e.V.:

- Herr Riskowsky (Projektleiter)
- Herr Weisshaar (Moderation)

Fachöffentlichkeit:

- Stadt Flensburg, Abteilung Verkehr, Mobilität, Klima
- Stadt Flensburg, Verkehrsbehörde
- Stadt Flensburg, Seniorenbeirat
- Stadt Flensburg, Kinder- und Jugendbüro
- Verkehrsclub Deutschland (VCD, Kreisgruppe Flensburg)
- Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH
- Verein zur Erhaltung der östlichen Altstadt
- Vertreter:innen der politischen Parteien FDP und SSW

sowie vier Personen aus der Zivilgesellschaft

Am 18. Mai 2022 haben dreizehn Vertreter:innen aus der Fachöffentlichkeit, der Stadtverwaltung und der Stadtpolitik sowie vier interessierte Bürger:innen am Workshop „Gut gehen in Flensburg“ teilgenommen. Die Aufgabe bestand darin, Potenziale und Defizite der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet „Flensburger Y“ zu ermitteln sowie Qualitätsstandards für den Fußverkehr zu definieren und kritisch zu diskutieren. Diese Qualitätsstandards sollen zunächst exemplarisch in einem Modellgebiet angewendet werden und künftig dann stadtweit der Stadtverwaltung und Stadtpolitik als Leitlinien für die Fußverkehrsförderung dienen.

FUSS e.V. hat folgende Qualitätskriterien vor- und zur Diskussion gestellt:

1. Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit

- ✓ „Bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind [...] barrierefrei zu gestalten.“ (BGG, 2002)
- ✓ „Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ (H BVA, 2011)

2. Attraktive Fußwegeachsen

- ✓ Wichtige Wegeachsen des Fußwegenetzes werden als Vorzugsrouten ausgebaut. Diese verbinden Wohnquartiere mit wichtigen Zielen und Orten mit hoher Bedeutung.
- ✓ Vorzugsrouten dienen dem Alltagsverkehr, bieten aber auch zum Spaziergehen attraktive und sichere Verbindungen.
- ✓ Entlang solcher wichtiger Fußwegeachsen werden bei der Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden zueinander die Qualitätskriterien des Fußverkehrs vorrangig gewichtet.

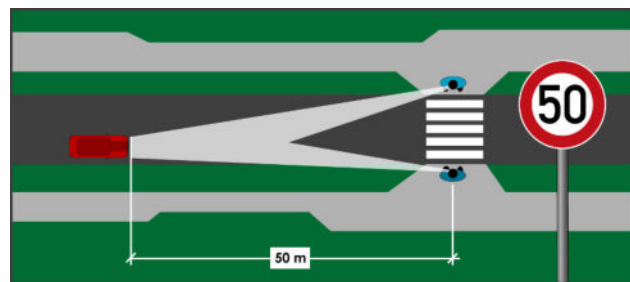
3. Sichere und komfortable Querungen

- ✓ Entlang von Fußverkehrshauptwegen (Vorzugsrouten) werden an allen Kreuzungen, Einmündungen und Fahrbahnquerungen sichere und komfortable Querungshilfen ausgebildet. Das können beispielsweise Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln bzw. Mittelstreifen und Gehwegvorstreckungen sein.

4. Freie Sichtfelder

- ✓ Sichtfelder an Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen werden analysiert und ggf. korrigiert.
- ✓ Falschparken in Kreuzungsbereichen und wichtigen Sichtfeldern wird konsequent unterbunden.

Mindestentfernung Erkennbarkeit und Sicht von Fußgängerüberwegen		
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	50 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	50 m	100
Sichtweite von u. auf Warteflächen	30 m	50



5. Konflikte mit dem Radverkehr abbauen

- ✓ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (oder Trennung von Geh- und Radwegen bei einer verbleibenden Restgehwegbreite von mindestens 2,50 m)
- ✓ Verbreiterung gemeinsam genutzter Geh- und Radwege
- ✓ Schaffung von Fahrradabstellanlagen, welche den Fußverkehr nicht behindern, beispielsweise durch die Umwidmung bisheriger PKW-Stellplätze
- ✓ Abstellbereiche für Leihräder und E-Scooter schaffen, welche den Fußverkehr nicht behindern, beispielsweise durch die Umwidmung bisheriger PKW-Stellplätze

Anhand von Kartenausschnitten wurde für alle Themenfelder Hinweise von den Teilnehmenden gesammelt. Im Anschluss erfolgte ein Spaziergang vom Schiffahrtsmuseum entlang der Schiffbrücke, Willy-Brandt-Platz und der Straße „Norderhofenden“ bis zur Einmündung der Straße „Speicherlinie“. Dabei wurden einzelne Stellen vor Ort hinsichtlich ihrer Fußverkehrsfreundlichkeit besprochen und diskutiert.

Nachfolgend sind die Hinweise der Teilnehmenden zusammengefasst und Aussagen mit Anführungszeichen gekennzeichnet.

Hinweise anhand der Stadtkarte:

1. Positive Anknüpfungspunkte:

- Fuß-Wander-Weg: Unterer Lautrupweg
- Nordstraße <-> Friedastraße <-> Spielplatz Friedagang
- Sankt-Jürgen-Straße <-> Johannisstraße
- Sankt-Jürgen-Treppe <-> Erlenweg: schöne Atmosphäre, Aufenthaltsqualität; Treppe ist eine wichtige Fußwegeverbindungen für Menschen, die nicht geheingeschränkt sind
- Weg parallel zu Am Kanalschuppen / Ballastkai
- Hafenspitze: Bänke
- Margarethenhof: Aufenthaltsqualität
- Margarethenpark: Spielplatz, schöne Aussicht
- Wilhelmstraße <-> Karlstraße <-> Süderfischerstraße <-> Fleno Park

- Angelburger Straße: Parklett
- Bornstedttreppe / Museumsberg: schöne Aussicht
- Reepschlägerbahn / Friedrichstraße: schöner Platz
- Rummelgang
- Segelmacherstraße: Spielplatz
- Oluf-Samson-Gang
- Herrenstall
- Museumshafen / Promenade parallel zur Schiffbrücke
- Rathausstraße: verkehrsberuhigt
- Holm (Fußgängerzone)
- Rote Straße <-> Neumarkt

2. Verbesserungswürdiges:

- Weg parallel zu Am Kanalschuppen / Ballastkai: „zugeparkt; zu enger Weg für Fuß- und Radverkehr; zwei verschiedene Oberflächen trotz gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr“
- Hafendamm: „zu wenige Querungen, dadurch Barrierewirkung zwischen Hafen und östlichem Wohngebiet; Aufstellflächen an Ampel zu schmal“
- „Fast im gesamten Gebiet östlich der Straße ‚Süderhofenden‘ gibt es grobes Kopfsteinpflaster, dadurch ist keine Barrierefreiheit gegeben.“
- Johannisstraße, an den Einmündungen Augustastraße und Plankemai: „schlechte Sicht“
- Hafenspitze: „spielende Kinder gefährdet durch schnellen Radverkehr“
- Schiffbrücke: „Fußgängerüberweg am Schifffahrtsmuseum ist gefährlich; Gefahr durch im Gegenverkehr geführte Busspur; Querungen gefährlich; Aufstellflächen an den Ampeln zu schmal; Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger:innen zu lang; Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr“
- Willy-Brandt-Platz: „keine Aufenthaltsqualität, viele Engstellen“
- Norderhofenden: „Gehweg zu schmal oder fehlt; Radverkehr sehr schnell; Müllcontainer stehen im Weg; Aufstellflächen an Ampel ist zu schmal“
- Norderstraße: „Radfahrende auf Gehwegen“
- Holm (Fußgängerzone): „zu wenige Sitzmöglichkeiten, zu viel Verkehr durch Anlieferung“
- ZOB: „viel Fußverkehr, dafür zu wenig Platz; Queren gefährlich; Radverkehr zu schnell, aus zwei Richtungen und z.T. gemeinsam im Seitenraum geführt; Fußgängergrün nur bei Anforderung („Bettelampel“); querender Busverkehr; Lieferverkehr parkt auf Gehweg; an Schul-/Reisebushaltestelle stehen Gruppen meist auch auf dem Radweg, da Belag von Geh- und Radweg schwer zu unterscheiden ist“
- Mauseloch: „schlechte Sicht; Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr; Fußgängergrün nur bei Anforderung (Bettelampel)“
- Nikolaistraße: „Eine wichtige Fußwegeachse, aber problematisch wegen hindurchfahrender Fahrzeuge.“
- Flensburger ZOB Park: „Angstraum“
- Süderhofenden, östliche Straßenseite: „Gehweg ist zu schmal“
- Kreuzung Angelburger Straße/Süderhofenden/Friedrich-Ebert-Straße: „Umwege durch zurückgesetzte Furten; Gehweg und Haltestellenbereich durch Radweg unterbrochen, sodass Fahrgäste den Radweg queren müssen“
- Angelburger Straße, zwischen Süderhofenden und Südermarkt: „Hindernis durch Baustelle; Radverkehr in beiden Richtungen durch Fußgängerzone; falsch fahrende Pkws; starker Busverkehr“
- Südermarkt: „zu wenig Platz an der Bushaltestelle“
- Dr. Todsens-Straße: „viel Fußverkehr; Gehwege und Haltestellenbereich zu schmal“
- Friedrich-Ebert-Straße, nördliche Straßenseite: „Wegeführung unklar/verwirrend“

- Friedrich-Ebert-Straße, Einmündung Dr.-Todsens-Straße: „Konfliktpunkt Fuß-/Radverkehr“
- Berliner Platz: „Radfahrende auf dem Gehweg, zurückzuführen auf schlechte Radwegführung“
- Neumarkt: „Grünphasen für Zufußgehende zu kurz“
- Johanniskirchhof <-> Süderfischerstraße: „Kopfsteinpflaster (keine Barrierefreiheit)“
- Bahnhofstraße, Fußgängerüberweg: „schlechte Sicht, Fußgänger:innen werden von Autofahrenden aus Richtung Bahnhof kommend zu spät gesehen“
- „Generell zu wenige Spielplätze in der Stadt.“

Hinweise während des Spaziergangs:

Die Hinweise der Teilnehmenden sind nachfolgende als Aussagen mit Anführungszeichen gekennzeichnet.

Station 1: Fußgängerüberweg am Schiffahrtsmuseum (Schiffbrücke)

- „Die Streifen des Fußgängerüberwegs müssen auch über den Radweg führen.“ [Anmerkung: Diese Maßnahme wurde wenige Tage nach dem Workshop von der Stadt Flensburg umgesetzt.]
- „schlechte Sicht“
- „es braucht mehr Fußgängerüberwege in der Stadt“
- „Verkehr ist zu laut“
- „Weg ist nicht barrierefrei -> asphaltieren“
- „öffentliches WC fehlt“
- „Querungsmöglichkeit vom Hafengebäude kaum wahrnehmbar“

Station 2: Bushaltestelle am Schiffahrtsmuseum

- „Weg zur Hafensperrmauer ist zugestellt durch parkende Fahrzeuge und Sitzbank“
- „Querung ist nicht barrierefrei“
- **Vorschlag:** „Markierung der Querung“
- „Busspur ist zwar bei Stau hilfreich zur Beschleunigung des Busverkehrs, aber der in Gegenrichtung geführte Busverkehr ist v.a. für Ortsunkundige sehr gefährlich“

Station 3: Schiffbrücke auf Höhe Oluf-Samson-Gang

- „Durchgang zur Hafensperrmauer ist abgepollert“
- „Querung ist aber nicht barrierefrei, da keine Bordsteinabsenkung vorhanden“
- „Wegeleitung unklar“

Station 4: Schiffbrücke Ecke Neue Straße

- „Wartezeit an Ampel für Zufußgehende zu lang“
- „südliche Querung fehlt“
- „auf der Abbiegespur parken häufig Busse“
- **Vorschlag:** „Abbiegespur wegnehmen, um Querung herzustellen“

Station 5: Schiffbrücke Ecke Kompagniestraße

- „Kopfsteinpflaster auf Fahrbahn vor denkmalgeschütztem Gebäude, dadurch Verkehr sehr laut“
- „schlechte Atmosphäre durch Lärm und hohes Fahrzeugaufkommen geht zu Lasten des Denkmals“
- „Busspur in Gegenrichtung unzureichend markiert“ (s.a. Station 2)

Station 6: Willy-Brandt-Platz

- „Gefahr beim Queren der Fahrbahn, da Aufstellflächen an der Ampel zu schmal sind“
- „Ampel für Radverkehr fehlt bzw. erst an Einmündung Speicherlinie, sodass Radverkehr auf Höhe der Fußgängerfurt durchfährt“ [Anmerkung: Hierbei handelt es sich regeltechnisch nicht um einen getrennten Geh- und Radweg, die bauliche Unterscheidung des Pflasterbelags suggeriert jedoch diesen Eindruck, als gäbe es eine Trennung.]
- **Vorschlag:** „Anforderungspflicht für Zufußgehende an Ampel entfernen“
- „Platz an Haltestelle zum Ein- und Aussteigen zu schmal“
- „viel Verkehrslärm“
- „Bäume fehlen“
- „durch mehr Gastronomie könnte der Platz stärker belebt werden“

Station 7: Norderhofenden Ecke Speicherlinie

- „baulich gleiche Seitenräume sind unterschiedlich ausgeschildert (getrennter bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg)“
- „signalisierte Querung fehlt“
- „Mittelstreifen in der einmündenden Speicherlinie baulich zu wenig abgehoben, dadurch entsteht Gefühl der Unsicherheit“
- **Vorschlag:** „Fahrbahnbreite der Speicherlinie durch Gehwegvorstreckungen verringern, um die zu querende Strecke zu verkürzen“

Anlage 5

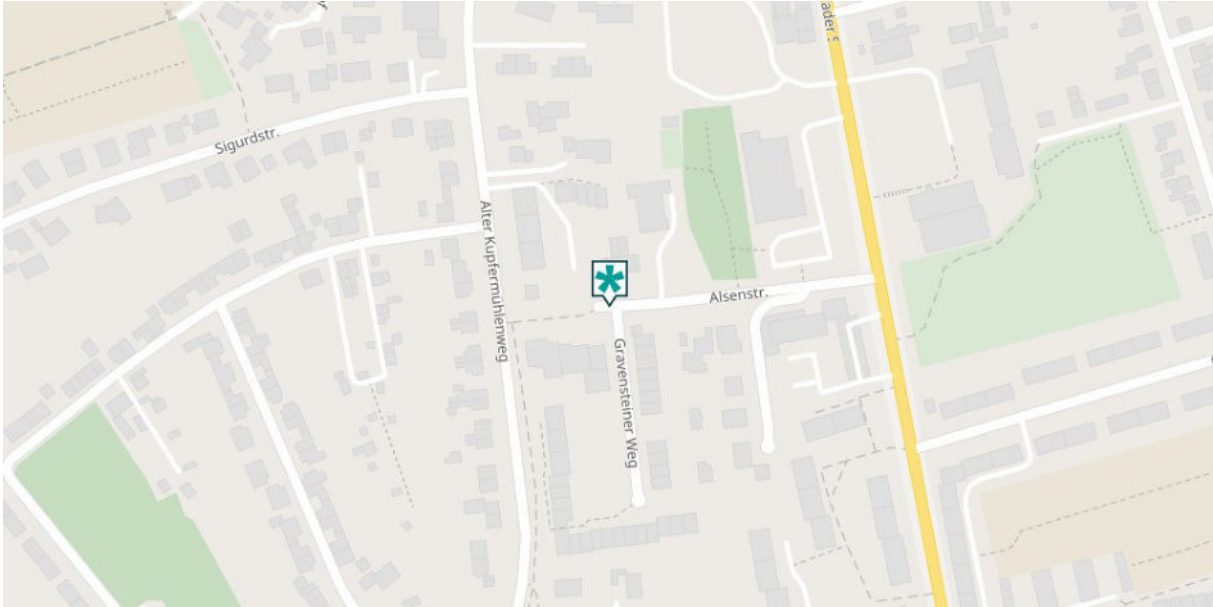

Nachfolgende Hinweise wurden von den Quartiersgeher:innen gesammelt:

1. Besonders schwierig für Zufußgehende sind die Norderstraße, Werftstraße, Dr.-Todsens-Straße, am Deutschen Haus, die Hafenspitze und allgemein schwer erkenn- und verstehbare Beschilderungen.
2. Am ZOB sind die Bordsteine sehr hoch und die gelben Pflastersteine sehr glatt.
3. Gegenüber Bärenhöhle: Fuß- und Radverkehr werden zur „Fairnesszone“ zusammengeführt, die Beschilderung der Wege ist allerdings verwirrend. Auch die Verkehrsführung ist verwirrend: Poller (vermutlich zur Leitung des Lieferverkehrs) leiten den Fuß- und Radverkehr in Richtung Hafenkante, wo es für beide Verkehrsgruppen zu eng wird, obwohl nebendran ausreichend Platz vorhanden ist. Das Zeitfenster für den Lieferverkehr von 24-11 Uhr ist nicht eindeutig, da es nicht mehr an der Hafenkante wiederholt wird und es wird nicht eingehalten.
4. Hafenspitze: Das Kopfsteinpflaster ist nicht barrierefrei. Es fehlt an Sitzmöglichkeiten bzw. sind die vorhandenen Bänke zu weit weg vom Wasser. Fahrradpiktogramm ist noch erkennbar und vermittelt, dass es einen separaten Radweg gäbe. Radverkehr sollte um den Spielplatz herumgeleitet werden (ca. 500 m) und eindeutig markieren, wo Radfahrende fahren dürfen, damit Fußgänger:innen dort entsprechend vorsichtig sein können. Der Spielplatz könnte mehr Platz bekommen und in Richtung Sandplatz verlegt werden, damit Kinder nicht so nah an der Konfliktzone spielen. Sportgeräte für Erwachsene könnten ergänzt werden. Der Raum wirkt insgesamt sehr gedrängt, obwohl es viel Platz gibt.
5. Schiffbrücke Ecke Neue Straße: Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen verbessern durch Verlegung des Radwegs und durch Wegnahme oder Umorganisieren von Pkw-Stellplätzen. Ein Spielplatz und Bäume würden zur Aufenthaltsqualität beitragen.
6. Schiffbrücke auf Höhe Schifffahrtsmuseums: Das Palettendeck ist lobenswert, denn es bringt eine hohe Aufenthaltsqualität mit sich (u.a. mit Sandkasten, Bepflanzung mit regionalen Gewächsen). Das Kopfsteinpflaster verursacht allerdings zu viel Lärm. Die Wegeführung für den Fußverkehr ist an der Museumswerft in Richtung Norden nicht eindeutig erkennbar, die Beschilderung ist zudem nicht eindeutig. Zwischen Museumswerft und Schifffahrtsmuseum fehlt eine direkte Wegebeziehung.
7. An der deutsch-dänischen Grenze sollte auch die Regelung für Fußgängerüberwege auf dem Hinweisschild erklärt werden, da sich die Vorrangregelung im Gegensatz zur dänischen Verkehrsregelung stark unterscheidet.

Weitere Hinweise von Quartiersgeher:innen wurden mit der GehCheck-App erfasst und werden auf den folgenden Seiten unkommentiert wiedergegeben.

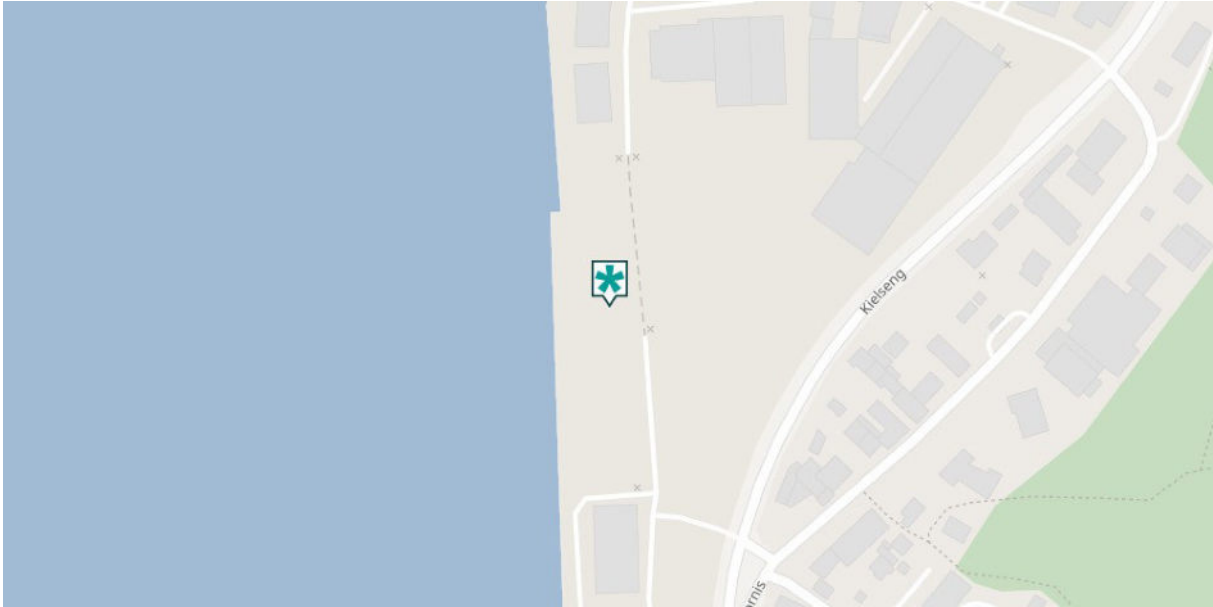



Nr. 1033709

Adresse:	Alsenstraße 14, 24939 Flensburg, Germany	
		
Zeitpunkt:	02.06.2022 19:59	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
Beschreibung:		
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1043049

Adresse:	Harniskai 509, 24937 Flensburg, Germany	
		
Zeitpunkt:	21.06.2022 13:49	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Auto fährt	
Beschreibung:		
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

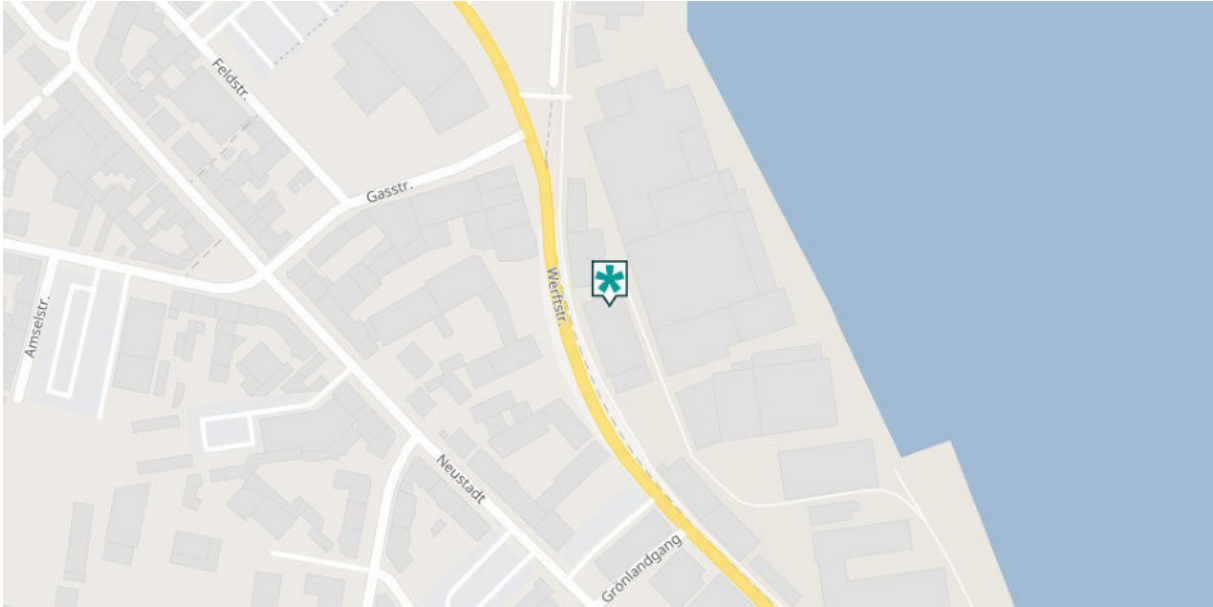



Nr. 1049080

Adresse:	Werftstraße 12, 24939 Flensburg, Germany
Zeitpunkt:	01.07.2022 17:00
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Weg schmal
Beschreibung:	
Foto(s):	
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe
Anmerkungen:	



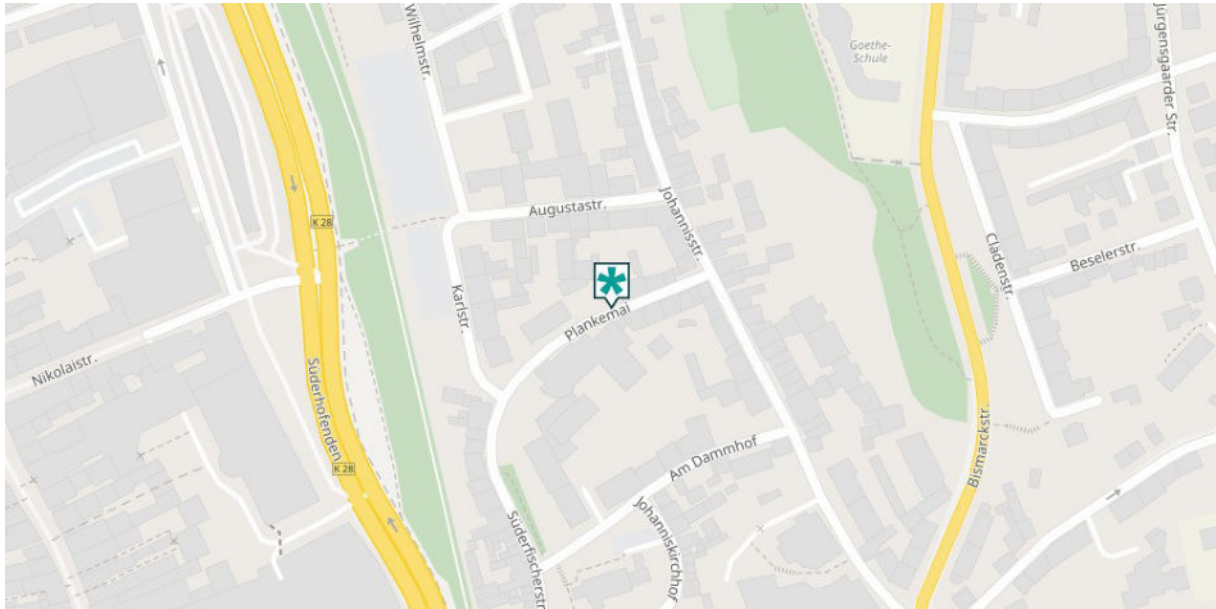
Nr. 1053543

Adresse:	Strandweg 1, 24939 Flensburg, Germany	
		
Zeitpunkt:	09.07.2022 16:45	
Kategorie:	Lob: Genuss > Umgebung: ruhig/grün	
Beschreibung:	<p>Trampelpfade geben manchmal Hinweise darauf, wo Menschen gern gehen möchten - auch wenn der Raum dafür eigentlich nicht vorgesehen ist. Hier zeigt sich ganz deutlich eine beliebte Alternative zu dem viel zu schmalen, zwischen Mauern und LKWs eingeklemmten Fußweg auf der anderen Straßenseite - durch das Grün drumrum besonders angenehm, ohne mit Fahrrädern und Rollern in Konflikt zu kommen.</p> <p>So sicher nicht geplant und genehmigt - aber für Zufussgehende viel angenehmer als alles, was an diesem Strassenanschnitt offiziell zur Verfügung steht.</p>	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:		



Nr. 1057026

Adresse: Plankemai 23, 24937 Flensburg, Germany



Zeitpunkt: 15.07.2022 13:36

Kategorie: Kritik: Gefahr Gehweg > Boden Pflasterschaden

Beschreibung:

Foto(s):





GehCheck



**Verbesserungs-
vorschlag:**

Keine Angabe

Anmerkungen:



Nr. 1057354

Adresse:	Terrassenstraße 20, 24939 Flensburg, Germany	
Zeitpunkt:	16.07.2022 12:57	
Kategorie:	Kritik: Ärger Gehweg > Sinne: dunkel	
Beschreibung:	Beleuchtung frei machen	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1057357

Adresse:	Cornelius-Hansen-Skolen - Flensburg, 24939 Flensburg, Germany
Zeitpunkt:	16.07.2022 13:00
Kategorie:	Kritik: Ärger Gehweg > Sinne: dunkel
Beschreibung:	Mehrere Beleuchtungsmasten zugewachsen
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe
Anmerkungen:	

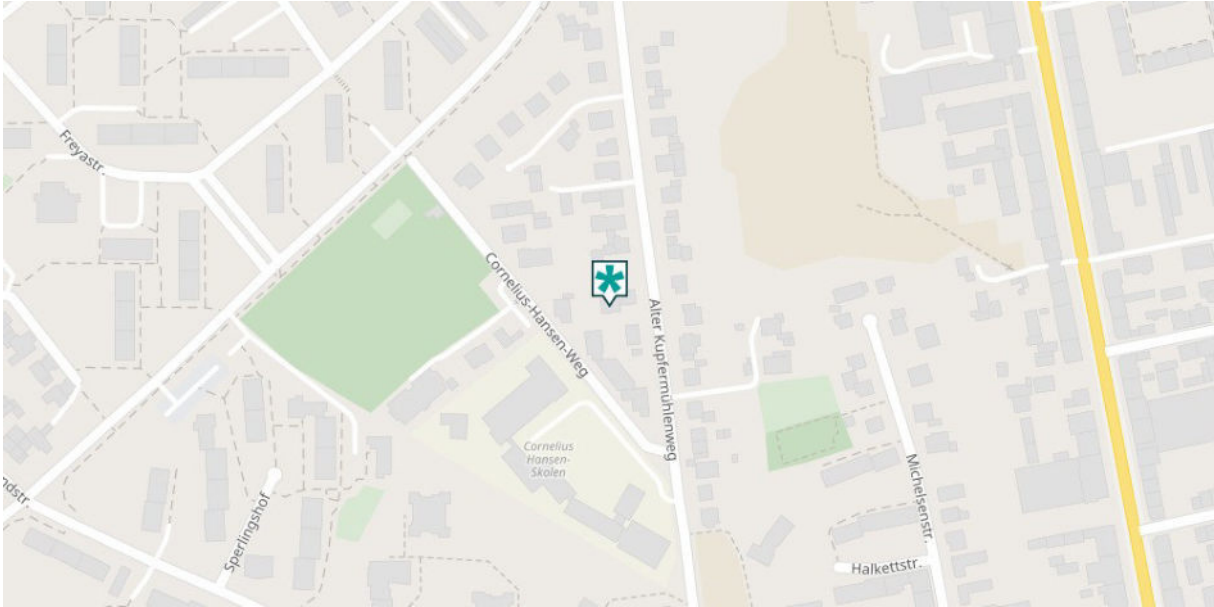


Nr. 1057359

Adresse:	Alter Kupfermühlenweg 31, 24939 Flensburg, Germany
Zeitpunkt:	16.07.2022 13:03
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd
Beschreibung:	zu schräger Gehweg für Rollstuhlfahrer
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe
Anmerkungen:	



Nr. 1057361

Adresse:	Alter Kupfermühlenweg 37, 24939 Flensburg, Germany	
		
Zeitpunkt:	16.07.2022 13:06	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
Beschreibung:	unebener Gehweg auf der ganzen Strecke	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1057371

Adresse:	Am Lachsbach 17, 24939 Flensburg, Germany	
Zeitpunkt:	16.07.2022 13:19	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Zweirad fährt	
Beschreibung:		
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

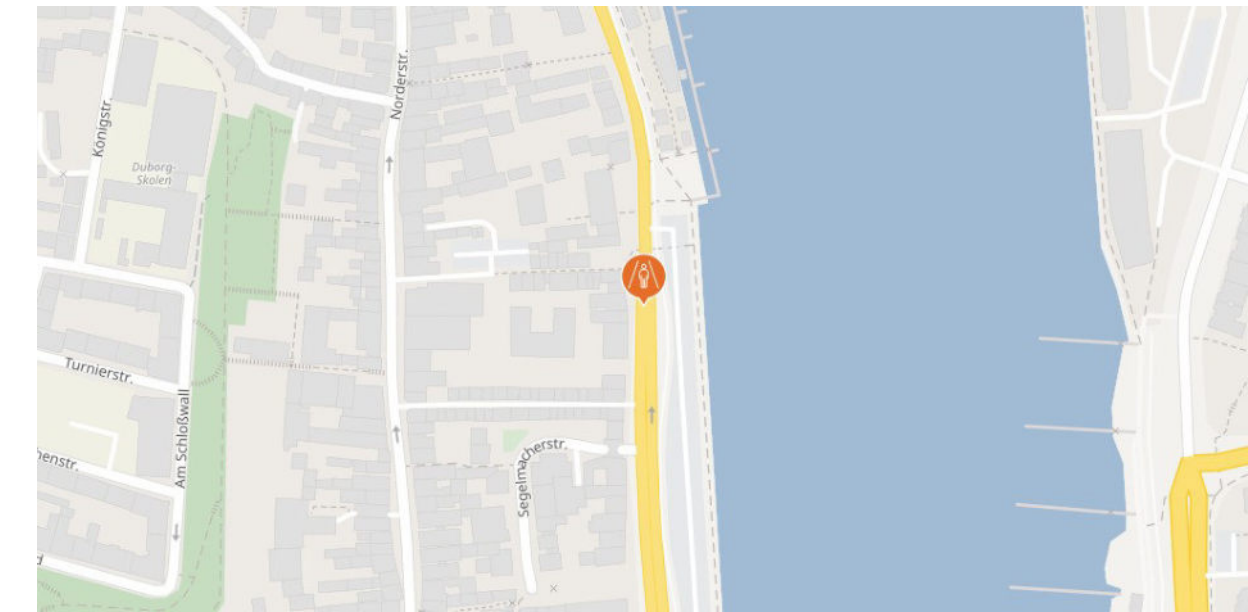
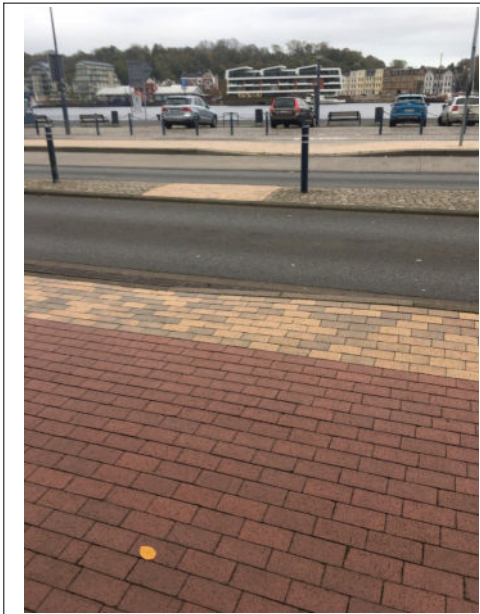


Nr. 1067480

Adresse:	Schiffbrücke 17, 24939 Flensburg, Germany
Zeitpunkt:	03.08.2022 20:53
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges
Beschreibung:	Enger Wartebereich mit langer Ampelphase, Gefahr, bei Gedränge auf die Busspur dahinter zu geraten
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	
Anmerkungen:	

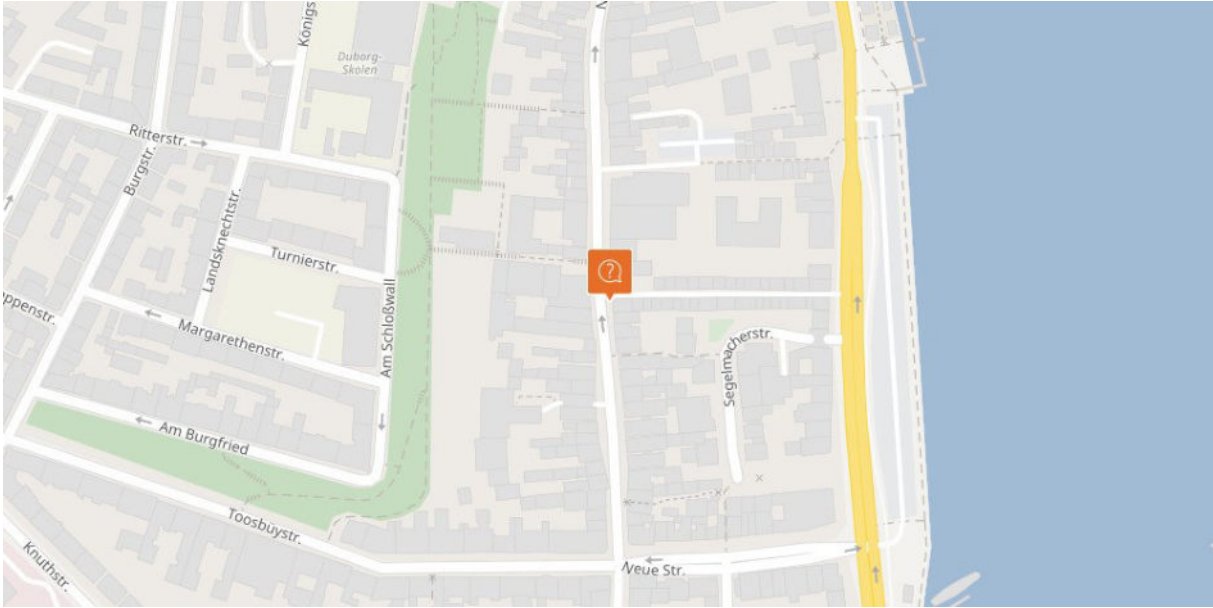



Nr. 1121011

Adresse:	L16 33, 24939 Flensburg, Germany	
		
Zeitpunkt:	01.11.2022 15:15	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Fahrbahn > Bordstein zu hoch	
Beschreibung:		
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1139798

Adresse:	Norderstraße 46, 24939 Flensburg, Germany
	
Zeitpunkt:	06.12.2022 14:23
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Sonstiges
Beschreibung:	Gefahr durch Baugerüst und lose Flutterbänder an Baugerüst. Bin dort im Dunkeln übers Band gestolpert und gestürzt
Foto(s):	
Verbesserungsvorschlag:	
Anmerkungen:	

Anlage 6

Parteiengespräch

Datum: Mittwoch, 16. November 2022, 16 – 18 Uhr

Ort: Spaziergang im Untersuchungsgebiet (Start: Angelburger Str. Ecke Friedrich-Ebert-Str.)

Anwesende: 12

FUSS e.V.:

- Herr Riskowsky (Projektleiter)
- Herr Weisshaar (Moderation)

Vertreter:innen aus den kommunalpolitischen Fraktionen:

- SPD
- Bündnis 90/Die Grünen
- SSW
- Freie Wähler WIF e.V.

weitere Teilnehmende:

- Stadt Flensburg, Verkehr, Mobilität, Klima
- TBZ Flensburg
- Innenstadtmanager
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisgruppe Flensburg

„Politik im Gehen“ war das Motto des sogenannten Parteiengesprächs auf dem Gehweg. FUSS e.V. hat am 16. November 2022 die Fraktionen der Flensburger Ratsversammlung zu einem Spaziergang durch das Untersuchungsgebiet eingeladen.

Entlang einer vorab festgelegten Route reihten sich sechs ausgesuchte Stationen, die FUSS e.V. jeweils in der gleichen Systematik gemeinsam mit den Fraktionen erörterte:

1. ANALYSE: Knappe Beschreibung der Ist-Situation und der Problemlage aus Perspektive der Zufußgehenden. Sodann kurze Abfrage, ob alle Teilnehmenden diese Analyse teilen.
2. GEWICHTUNG: Alle Teilnehmenden werden um eine Beurteilung gebeten, mit welcher Priorität die festgestellte Problemlage verändert werden soll bzw. muss, abgestuft von **1** = niedrigste Priorität bis **5** = dringlichste Priorität.
3. DISKUSSION MASSNAHME: Durch FUSS e. V. wird jeweils eine mögliche Maßnahme vorgestellt. Anschließend werden die vertretenen Fraktionen jeweils um ihre Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

Die Hinweise der parteipolitischen Vertreter:innen sind in der nachfolgenden Tabelle als Aussagen mit Anführungszeichen gekennzeichnet.

Ablaufplan		
Treffpunkt und Begrüßung: Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Angelburger Straße		
Station 1: Unterführung / Brücke Angelburger Straße (Ecke Süderhofenden)		
Problemlage	Vorschlag Maßnahme FUSS e.V.	Anmerkungen der Teilnehmenden
Enge Gehwege im Bereich der Brücke / Unterführung. Auf dem südlichen Gehweg Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund des im Seitenraum geführten Radwegs.	Reduktion der beiden Abbiegespuren auf nur noch eine Fahrbahn und Verbreiterung der Gehwege und Aufstellflächen an den Fußgängerampeln.	<ul style="list-style-type: none"> ● WIF: „Gefahr durch schnell fahrende E-Bikes“ ● Grüne: „enger Verkehrsraum; oft stehen Container auf dem Geh- und Radweg; in Mischverkehrsflächen kommt es zu Konflikten; selbsterklärende Radwege befürwortet“ ● weitere Hinweise: „2015 wurde die Kreuzung mit Fördergeldern umgebaut (es besteht eine Fördergeldbindung); das LSA-Programm Viktoriastraße wird angepasst; der LSA-Taster ist an der falschen Seite des Masts angebracht“
Station 2: Bushaltestelle „Angelburger Straße“ (stadteinwärts)		
Im Bereich der Bushaltestelle sowie nördlich daran anschließend Gehweg deutlich zu schmal.	Verlagerung des Radwegs auf die Fahrbahn (vor die Haltestelle), indem die Straße Süderhofenden (nordwärts) um eine Fahrspur reduziert wird.	<ul style="list-style-type: none"> ● WIF: „es ist wichtig, einen Kompromiss zu schließen“ ● weitere Hinweise: „Weg ist für Fußgänger:innen unattraktiv; Lenkung des Fußverkehrs durch den Haltestellenbereich mit Kreuzung des Radwegs an beiden Enden problematisch; Blindenleitstreifen stellen eine Stolperfalle dar (wird allerdings nicht von allen so eingeschätzt); es braucht eine konsequente Rücknahme von Fahrspuren“
Station 3: Süderhofenden, Durchgang „Mauseloch“		
Zu schmale Gehwege; auf beiden Straßenseiten zu kleine Aufstellbereiche an den Fußgängerampeln.	Verlagerung des Radwegs auf die Fahrbahn durch Reduzierung der Fahrbahnen / Fahrbahnbreiten.	<ul style="list-style-type: none"> ● SSW: „Beleuchtung fehlt“ ● weitere Hinweise: „Einfahrt zum ZOB irritiert Fußgänger:innen; Radweg farblich kaum vom Gehweg zu unterscheiden; Ampelschaltung sorgt v.a. bei Kindern zu Irritierung, weil Grünphasen unterschiedlich lang sind“

Station 4: Brücke / Unterführung Hafendamm (Ecke Süderhofenden)		
Unter der Brücke beidseitig zu schmale Gehwege; Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund des im Seitenraum geführten Radwegs. Zu kleine Aufstellbereiche an den Fußgängerampeln.	Reduzierung um je eine Fahrspur und Verlagerung des RV auf die Fahrbahn. Verbreiterung der Aufstellflächen.	● Hinweise: „Blinden und sehbehinderten Menschen wird es erschwert, diese Kreuzung zu bewältigen; Fahrspuren müssen reduziert werden; gemeinsamer Fuß- und Radweg zu schmal“
Station 5: Norderhofenden / Einmündung Speicherlinie		
Stark überdimensioniert breite Einmündung; Fußgängerfurt mit grobem Pflasterbelag; fehlende Fußgängerampel zur Querung Norderhofenden.	Fahrbahnverengung; Gehwegvorstreckungen; Fußgängerfurt mit komfortablem Belag gestalten	● Hinweise: „Querung der Straße ‚Norderhofenden‘ schwierig; Länge der Ampelphase umstritten; Blinden und sehbehinderten wird es erschwert, sich zu orientieren“
Station 6: Willy-Brandt-Platz / Querung Schiffbrücke		
Gänzlich unzulängliche Aufstellfläche an der Fußgängerampel zwischen Fahrspur und Busspur. Für Ortsfremde (Touristen) nicht erkennbare Busspur (hinter der Fußgängerampel).	Dringender Handlungsbedarf. Aufstellfläche an der Fußgängerampel vergrößern, indem die Busspur (stadtauswärts) eingekürzt wird (Bus wird später an Haltestelle herangeführt).	● Hinweise: „sehr gefährliche Stelle zum Queren, v.a. Mittelinsel zwischen Busspur und Fahrbahn; Verlegung der Bushaltestelle oder Einkürzung der Busbucht schwierig“
Schlussrunde für Kommentare und Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden		