

Expertise Mobilität zu Fuß in Templin

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Sachbearbeiter: Bernd Herzog-Schlagk

Stand: 4. Oktober 2022



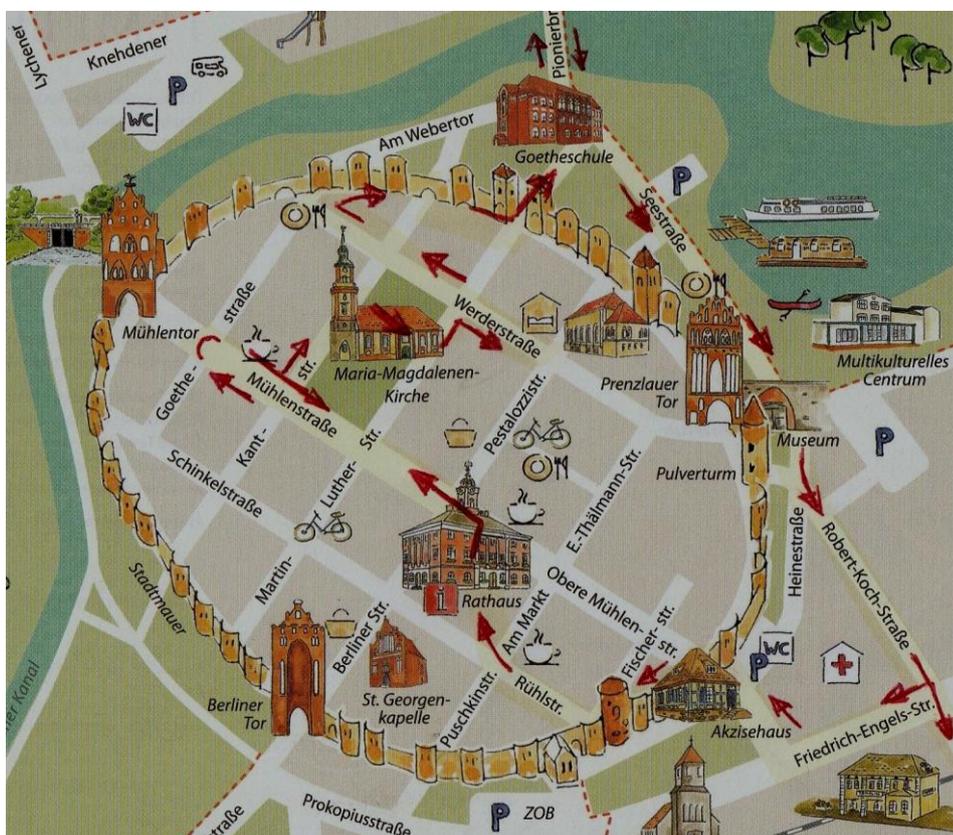
(Foto 001)

Der Landesverband Brandenburg des FUSS e.V. wurde vom Verein Grün-bürgerbewegte Kommunalpolitik Brandenburg BGK¹ gebeten, für eine Präsenz-Veranstaltung „Strategien für einen besseren Fußverkehr in der Kommune“ einen Stadtpaziergang für die Teilnehmenden durchzuführen. Schwerpunkt sollten dabei gute und schlechte Beispiele der Straßenraumgestaltung sein. Der für die Durchführung einer thematischen Begehung vorangestellte Fußverkehrs-Check nach der Methode: „Blitzlicht“² fand am 23. August und am 27. September statt. Für die Begehung am 30. September 2022 war ein etwa 3 Kilometer langer Weg im Innenstadtbereich unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit des Bahnhofes Templin-Stadt nach der Methode „Wetterleuchten“³ vorgesehen. Von den Beteiligten nahmen elf Personen an einem schriftlichen Fußverkehrs-Check teil. Diese Aussagen und die Ergebnisse der Diskussionen sind im folgenden Text soweit wie möglich eingebunden.

1

Die ausgewählte Wegführung mit dem Ausgangspunkt Werder- Ecke Pestalozzistraße sollte verschiedene Situationen darstellbar machen und gleichzeitig auch ein wenig von der Stadt zeigen. Die abgebildete Karte für Gäste der Stadt⁴

■ weist leider keinen Maßstab auf, stellt Fußwegeverbindungen nicht deutlich heraus und auch das Radwegesystem (rote gepunktete Linie) wird im Innenstadtbereich leider nicht fortgesetzt.



(Abb. 002)

- 003 Ausgangs- und Endpunkt der Betrachtung ist das Hotel Eichwerder. Hier zeigt sich, wie an anderen Stellen in der Stadt auch, eine erfreuliche Akzeptanz zur Freihaltung der Eckbereiche durch Kraftfahrzeuge für die Querung der Zu-Fuß-Gehenden.



- 004 Überaus problematisch allerdings die angeschnittenen Stufen im Eingangsbereich des Hotels durch eine Schrägneigung des Gehweges abwärts in Richtung Seestraße. Dies ist eine für Menschen mit Seheinschränkungen gefährliche Situation, die möglicherweise noch nie zu einem Unfall geführt hat, aber doch sehr schnell könnte.



■ Hier müssten zumindest die Stufenvorderkanten im Verlauf des Gehweges gelb oder weiß markiert werden. Eigentlich ist aber eine markierte Führung um diese Kante herum notwendig, auch wenn dies eine Ausnahme in der stadtüblichen Pflasterung darstellen würde. Bei der gemeinsamen Begehung ist von fünf Personen eine ausreichende LED-Beleuchtung des Gehweges oder der Stufen vorgeschlagen worden, eine Person hielt zusätzlich ein Geländer für notwendig.

2

- 005 Ein für Templin typischer Gehwegabschnitt in der Werderstraße. Der Bereich vor dem Haus ermöglicht eine Begrünung, aber auch – wie im Hintergrund erkennbar ist – das Abstellen von Mülltonnen. Die stehen andernorts häufig mitten auf dem Gehweg.



- 006 Leider ändert sich auch in dieser Stadt an fast jeder Hausausfahrt die Pflasterung. Wo wenige Male im Verlaufe des Tages ein Auto den Gehweg queren muss, wird für diesen Vorgang eine konisch ausgerichtete Furt quer über den Gehweg geführt, mit einer gröberen Pflasterung und zur Fahrbahn hin abgesenkt. Bei Regenwetter oder



Glatteis wird dies zur Gefahrenstelle auch für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen. An den Begehungstagen waren in der Stadt auffällig viele Personen mit einem Rollator unterwegs. Die diesbezüglichen Vorgaben in den gültigen Regelwerken sind zu dieser, für die Benutzung der Gehwege wichtigen Fragestellung, leider nicht im Sinne der Fußgängerinnen und Fußgänger eindeutig und vor allem verbindlich geregelt. Eine Durchgängigkeit ist allenfalls „anzustreben“, Gehwege „sollten ...möglichst nicht“ durch Materialwechsel unterbrochen werden.⁵

■ Dennoch sollte die Stadt zukünftig barrierefreie Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten umsetzen, wo es nur möglich ist, z.B. im Zusammenhang mit ohnehin notwendigen Baumaßnahmen. Dieser Aussage stimmten zehn der elf Beteiligten an der gemeinsamen Begehung grundsätzlich zu. Auf eine konische Ausbildung soll verzichtet werden. Wichtig sind die Größe und Beschaffenheit der Pflasterung, die Fläche muss mit einem Rollator kom-

fortabel begehbar sein. Gehwegplatten im Nebenstraßennetz wurden abgelehnt.

- 007 Positiv auffällig sind die aufgestellten Bänke im Verlaufe ganz normaler Straßenzüge in der Stadt. Hier noch immer in der Werderstraße kurz vor der Querung der Martin-Luther-Straße.



- 007 An der Martin-Luther-Straße zeigt sich die Problematik des Kopfsteinpflasters in Kreuzungsbereichen.



■ Es würde das Stadtbild nicht stören, wenn hier nach und nach kleinteiligere Pflasterungen für die Querung eingebaut würden (wie z.B. Foto 22 zeigt). Bei der gemeinsamen Begehung stimmten zehn von elf Beteiligten dieser Aussage ohne Einschränkung zu, die Pflasterung muss gut mit einem Rollator zu bewältigen sein.

- 008 Ein Stück weiter in der Werderstraße ein Beispiel dafür,

■ dass mitunter eine Gartenschere reicht, um einen Durchgang freizuhalten.



- 009 Auf der anderen Straßenseite der Werderstraße zeigt sich die autogerechte Wegführung im Bereich von sogenannten Neubauten. Fußgänger sind hier erst einmal nicht vorgesehen.



- 010 Aber erst beim sehr genauen Hinsehen, erkennt man, was hier am Reißbrett fabriziert wurde.

■ Man kann der Stadtverwaltung nur nahelegen, auch bei Privatstraßen und Wegen von Wohnungsbaugesellschaften genauer hinzusehen und auch hier auf die Einhaltung der Regelwerke zu dringen.



- 011 An der Goethestraße löst sich die übliche Pflasterung der Gehwege völlig auf.



- 012 Ab hier gibt es keinen gesonderten Gehweg mehr in Richtung Webertor.



- 013 Leider ist an dieser Stelle nicht erkennbar, dass der Weg an der Außenmauer der touristisch interessantere ist, der gleich nach dem Webertor rechts abbiegt.



■ Die touristische Wegweisung ist leider nicht ausreichend oder nicht deutlich genug erkennbar.

- 014 Nicht die Straße am Webertor ist interessant, sondern der sehr schön angelegte Weg entlang der fast vollständig geschlossenen mittelalterlichen Stadtmauer.



4

- 015 Am Schultor wird noch kurz die Mauerseite gewechselt, weil auch der stadtseitige schmale Weg sehenswert ist (vgl. Foto 71).



- 016 Wobei die regelmäßige Beschilderung auch als Radweg für dieses grobe Kopfsteinpflaster und die Enge des Weges irgendwie nicht die Bedürfnisse vom Stadtpaziergang und auch nicht von einer Radtour abdecken dürfte.

■ Von den Gegebenheiten her ist dies ein reiner, nicht barrierefreier Fußweg.



- 017 Am Eichwerder Tor fügt sich, gegenüber der Grundschule ein sehr schöner schattiger Weg auf der östlichen Seite der Martin-Luther-Straße in Richtung Stadtsee an.



- 018 Überaus erstaunlich mutet die Wegeführung an der Kreuzung der Straße Am Webertor, Martin-Luther-Straße und Seestraße an. Man kann nicht erkennen, was sich die Planer dabei gedacht haben, auf jeden Fall haben die Fußgänger hier ihre Wege deutlich markiert.

■ Fußgänger sind „umwegempfindliche“ Wesen, deshalb sind stets möglichst direkte Wegeverbindungen anzustreben. Dieser Aussage stimmten bei der gemeinsamen Begehung zehn von elf Personen bei einer Enthaltung zu.



- 019 In einem Bogen um die Grundschule Johann Wolfgang von Goethe herum geht es zur Pionierbrücke. Von hier aus gibt es herrliche Ausblicke in Richtung Templiner Kanal im Westen und Stadtsee im Osten. Es handelt sich um eine reine Fußgänger- und Fahrradbrücke, die zum nördlichen Stadtteil führt.



5

- 020 Es geht zurück die Seestraße entlang, die wohl mangels besserer Möglichkeiten zum Radweg markiert wurde.



- 021 Unabhängig davon ist sie Teil von zahlreichen Wanderwegen. Eine Inkonsequenz, die zwar allorts üblich, aber deswegen nicht besser ist.



■ Grundsätzlich sind, nach den seit vielen Jahren geltenden Regelwerken, Fuß- und Radwege soweit wie möglich zu trennen. Dieser Regelwerk-Aussage stimmten bei der gemeinsamen Begehung zehn von elf Personen erst einmal zu, bei einer Enthaltung. Darüber hinaus aber wurden die Abhängigkeit der Verkehrsdichte ins Gespräch gebracht und die zumindest deutliche Markierung als Fuß- oder Radweg. Vorgesprochen wurden zusätzliche Fußgänger-Symbole auf dem Gehweg. Hier war man sich also durchaus etwas unsicher, obwohl der sogenannte „Stand der Technik“ (Regelwerke) so eindeutig ist.

- 022 Ein positives Beispiel einer Gehwegüberfahrt, wo man es nun überhaupt nicht erwartet hätte: An der städtischen Feuerwehr, die nun wirklich einmal den absoluten Vorrang genießen sollte. Aber auch so ist das sicherlich möglich.



6

023 Der Weg führt am Rande einer Grünanlage entlang, an die der Hafen von Templin anschließt.



024 Am Prenzlauer Tor befinden sich ein Stadtplan und eine Wegweisung.



025 Diese verweisen allerdings lediglich auf Wanderweg-Ziele, nicht aber auf Orte der Stadt Templin.



026 An dieser Stelle befindet sich in der Fahrbahn noch einmal ein gesonderter Pflasterbereich in der Eckrundung. Noch ungünstiger kann man das Queren für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen nicht machen.



■ An dieser Stelle sind ein enger Abbiegeradius zugunsten des Gehweges und eine direkte Wegführung erforderlich, so wie sie in den Regelwerken empfohlen wird. Dieser Aussage stimmten bei der gemeinsamen Begehung neun von elf Personen zu, bei zwei Enthaltungen. Es wurde zusätzlich darauf hingewiesen, dass dieser Aspekt insbesondere in der Nähe einer Seniorenwohnanlage wichtig ist.

029 Eine solche Querungssituation mit weit von der Kreuzung zurückgezogenem Übergang und Fußgängersperrketten ist regelwidrig und wird auch von den Fußgängern nicht angenommen.



030 Das zeigen die Trampelpfade auf der gegenüberliegenden Seite. Durch diese „Sicherheitsmaßnahme“ werden Fußgänger zusätzlich gefährdet.



■ Hier können nur engere Abbiegeradien sowie ein Heranrücken des Überganges in den Kreuzungsbereich empfohlen werden.

- 031 Der zurückversetzte Übergang ist aber nicht nur ein unnötiger Umweg, er führt noch zu einem zusätzlichen Konflikt: Auf der anderen Straßenseite führt ein schmaler Weg auf den Übergang zu, der von häufig sehr schnellen Radfahrern zu Recht als ein Radweg eingestuft wird (siehe Foto 33). Die Situation wurde von allen Beteiligten an der gemeinsamen Begehung als unübersichtlich eingeschätzt.



- 032 Geht man nicht diesen, sondern den etwas breiteren Weg wieder zurück in Richtung Kreuzung, befinden sich dort wiederum ein Stadtplan und jetzt ein Wegweiser mit städtischen Zielen. Ein Zeichen dafür, dass an dieser Stelle Gäste geführt werden sollen. Wir befinden uns auf einer der drei möglichen Routen zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt durch das Prenzlauer Tor.



- 033 Erstaunlich nur, dass man sich wenige Schritte weiter auf einem Radweg befindet. Bei der gemeinsamen Begehung wurde darauf hingewiesen, dass durch ein Fahrradsymbol auf der Mitte des Weges dieser eindeutig als Radweg empfunden werden muss. Dieser aber führt direkt in einen Gehweg (Foto 032).



- 034 Zudem ist der Radweg gleichzeitig für mehrere Wanderwege markiert. Eine unklare völlig Situation.



- 035 Es ist zu empfehlen, die Straße zu wechseln. Aber auch hier ist der vorgesehene Übergang weit aus der Kreuzung zurückgezogen worden und kaum erkennbar. Und auch hier zeigen Trampelpfade die üblich begangenen Wege.



■ Auch an dieser Stelle sollte die Querungsstelle deutlich vorgezogen werden. Die Situation ist so zu klären, dass man vom Bahnhof kommend die Promenade (Foto 036) benutzt und dann auf einem reinen Fußweg ohne Schlenker und eine umständliche Wegeführung bis zum Prenzlauer Tor (Foto 024) geführt wird. Das war das Ergebnis einer Diskussion bei der gemeinsamen Begehung und beim Handlungsbedarf waren sich alle einig.

036 Auf der anderen Straßenseite befindet sich eine fußverkehrsgerechte Promenade mit zahlreichen Sitzgelegenheiten in Richtung Bahnhof. Jetzt erkennt man erst das System in der Robert-Koch-Straße: Radweg - Tempo 30-Zone – Promenade.



037 An dieser Stelle ist eine anders gepflasterte Gehwegüberfahrt durchaus sinnvoll, obwohl sie auch als Ein- und Ausfahrt zum Sana Krankenhaus Templin durchaus für Rollatoren angenehmer hätte ausfallen können.



038 Eine temporäre Unterbrechung, die leider nicht nach den Regelwerken für die Einrichtung von Baustellen gesichert ist. Brisant ist, dass sich diese Situation direkt an der Ausfahrt der Rettungswacht Templin befindet.



■ Baustelleneinrichtungen sind dem Amt vorzulegen und von diesem zu genehmigen.

8

039 Danach führt der Weg zur Friedrich-Engels-Straße.



040 Auch hier ist die Furt unnötigerweise von der Kreuzung abgesetzt.



041 Die Robert-Koch-Straße führt mit einem breiten Gehweg direkt zum Bahnhof Templin-Stadt.



- 042 An der Informationstafel befinden sich unter
043 „Ortsplan“ diverse Informationen des Ver-
kehrsverbundes Berlin-Brandenburg VBB.
Man muss den Bahnsteig verlassen, um auf
den Ortsplan zu stoßen.

■ Es wäre hilfreich, wenn das einmal für
Ortsunkundige verständlicher wäre.

- 044 Wenn man den Bahnhof verlässt, führt der
Weg nach rechts abbiegend auf die Robert-
Koch-Straße. Eine erst einmal nicht beson-
ders freundliche Situation für das Erreichen
des touristisch attraktiven staatlich aner-
kannten Luftkurorts (1971) und des staatlich
anerkannten Thermoheilbads (2017)
Templin.

- 045 Auf der anderen Straßenseite, warum auch
immer, befindet sich ein erster Wegweiser.
Er ist kaum wahrzunehmen und auch, wenn
man ihn wahrnimmt, wegen der Entfernung
kaum zu entziffern.

- 046 Man kann annehmen, dass sich das „Histo-
rische Rathaus“ im Zentrum befindet und
hat nun wenigstens eine Angabe über die
Laufrichtung erhalten.

- 047 Die Robert-Koch-Straße entlang (vgl. Foto 41)
führt der Weg zur Friedrich-Engels-Straße.
Dort befindet sich für den Kraftfahrzeugver-
kehr ein großer weißer Wegweiser zum
„Zentrum“. Also nicht weiter zur Promenade
und zum Prenzlauer Tor (wie in 024 bis 040 in
umgekehrter Richtung beschreiben).

- 048 Diese zweite mögliche Variante zur Errei-
chung der Innenstadt kann man zu Fuß
wegen des Straßenlärms auf der stark be-
fahrenen Friedrich-Engels-Straße kaum
genießen. Man läuft wie am Rande einer
Autobahn.

- 049 An der nächsten Einmündung der Oberen
Mühlenstraße wurde kein Wegweiser zur
Innenstadt wahrgenommen.



- 050 Noch einmal zurück zum Bahnhof (siehe Foto 042): Es gibt noch eine dritte Erreichbarkeit der Innenstadt vom Bahnhof aus, man muss sie nur kennen. Dieser etwas düstere Eingang eines Fuß- und Radweges führt auf einem kürzeren und auch angenehmeren Weg zur Innenstadt.



■ Hier fehlt nur ein Hinweisschild.

- 051 Nach einer kurzen Senke geht es wieder aufwärts zu einem Parkplatz auf der Rückseite der Bundesagentur für Arbeit und einigen Geschäften. Am oberen Ende des Weges könnte man nach rechts über den Parkplatz gehen und dann vor den Gebäuden (bis Foto 63) oder aber weiter hinter dem Gebäude.



- 052 Am Ende des gerade geführten Weges nördlich der Eisenbahnböschung ist unklar, ob der Weg überhaupt weiterführt.



- 063 Aber er führt weiter, knickt nach rechts ab und führt an einem etwas uneinschätzbaren Unterstellplatz für Räder vorbei.



- 063 Der Weg führt dann abwärts zur Friedrich-Engels-Straße, Abzweig Obere Mühlenstraße (Foto 49).



■ Dieser Weg ist deutlich angenehmer als an der Friedrich-Engels-Straße entlang (Foto 48), müsste aber als Fußweg deutlicher herausgearbeitet werden.

- 064 Am Abzweig Obere Mühlenstraße ist die Furt unverständlich weit eingerückt.



- 065 Auf der anderen Straßenseite führt der Weg wieder etwas ansteigend in Richtung Akzisehaus.



- 066 An der Einfahrt zum Sana Krankenhaus Templin ist „Kunst am Straßenbau“ zu bewundern.



- 067 Bevor der ausgewählte Weg hinter dem Akzisehaus nach links abbiegt (siehe Foto 70), ein kurzer Blick auf die Fragestellung, warum so viele Radfahrende trotz der Radspur in der Mühlen- (siehe Fotos 91-93) und der Oberen Mühlenstraße auf dem Gehweg fahren. Und damit verbunden, warum bei Ansprachen während des Checks sich so viele Fußgängerinnen und Fußgänger über das Radfahren auf Gehwegen beschwerten:



- 068 Die derzeitige Markierung bietet keinen Schutz, die Radfahrenden fühlen sich zu Recht gefährdet. An dieser Mittelinsel ist die Problematik deutlich zu erkennen:



■ Die Leitlinie (Zeichen 340 StVO) muss auch im verengten Fahrbereich durchgeführt werden, nötigenfalls mit einer auch verengten Radspurbreite. In der Linie ist als Schutzmaßnahme dagegen eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) notwendig.⁶ Dieser Aussage stimmten bei der gemeinsamen Begehung 6 von 11 Beteiligten zu, alle anderen enthielten sich, eine Person schlug zusätzlich einen farblich angelegten Radbereich vor.

- 069 Noch einmal zur Verdeutlichung: Vorgesprochen wird eine Markierung mit einem durchgehenden weißen Streifen, der nur dort unterbrochen wird, wo ein Fahrzeug aufgrund der verengten Situation oder anderer Gründe diesen überfahren muss. So wie es in Templin z.B. in der Friedrich-Engels-Straße korrekt umgesetzt wurde. Alle anderen Varianten bieten leider keinen ausreichenden Schutz für den Radverkehr.



- 070 ■ An der Engstelle Akzisehaus sollte geprüft werden, ob hier nicht ein Fußgängerüberweg auch im Hinblick auf eine bessere Sicherung des Mauerrundwegs sinnvoll wäre. Dieser Vorschlag stieß bei der gemeinsamen Begehung auf Gegenliebe,



zumal dann für den Radstreifen genügend Platz geschaffen werden könnte. Der Einwand, dass an dieser Stelle früher einmal möglicherweise bereits ein Zebrastreifen vorhanden und dann rückgebaut wurde, ist nicht zielführend. Da es Zeiten gab, in denen Fußgängerüberwege in allen Städten oft durch Lichtsignalanlagen ersetzt wurden. Das aber hat sich als eine Fehlentwicklung herausgestellt. Heute gelten Fußgängerüberwege als mit anderen Querungsanlagen gleichberechtigte Maßnahme und eine Abwägung könnte hier durchaus zugunsten dieser ausfallen.

- 071 Der ausgewählte Weg führt wieder ein kurzes Stück an der Innenseite der fast vollständigen Mauer um die Innenstadt Tempelins entlang (vgl. Fotos 14-16).



- 072 An der Fischerstraße Ecke Rühlstraße ist noch einmal deutlich zu erkennen, wie schön der Erhalt der mittelalterlichen Straßenstruktur und wie schwierig es für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist, die Straßen zu benutzen.



12

- 073 Es folgt die Rühlstraße, bis auf die wenigen Ausfahrten so fußgängerfreundlich wie die meisten Straßen innerhalb der Mauer (vgl. Foto 005).



- 074 Die üblichen Übergänge vom Straßennetz zum Marktplatz sollten sinnvollerweise auch mit dem Kleinpflaster ausgeführt werden.

Damit wäre eine fußverkehrsgerechtere Raumwirkung zu erzielen.



- 075 Der Marktplatz am Dienstag mit Markttrieb und seinem historischen Rathaus in der Mitte (siehe Foto 001) ist ein durchaus beliebter Treffpunkt für Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt sowie der Gäste.



Die nun erreichte Mühlenstraße als Haupt-, Durchfahrts- und gleichzeitig Geschäftsstraße ist eine frequentierte Querverbindung vom Akzisehaus im Südosten zum Mühlentor im Nordwesten (siehe Abb. 002). In der Öffentlichkeit ist sie die einzige Straße, die bisher in Bezug zum Fußverkehr deutlicher problematisiert wurde. Insofern erfolgte hier im Rahmen der gemeinsamen

Begehung eine ausführlichere Diskussion unter den Beteiligten.

- 76 Die Straße zeichnet sich aus durch weitestgehend auch an Ausfahrten durchgezogene Gehwegplatten, relativ breite Fahrspuren und einen teilweise durchgezogenen Mittelstreifen. Ab der Kantstraße in Richtung Westen sowie auch in dem Straßenabschnitt Obere Mühlenstraße im Osten entfällt der Mittelstreifen und wird ersetzt durch beidseitig angelegte Radfahrspuren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h festgelegt.



Nach dem geltenden Regelwerk dienen Mittelstreifen „insbesondere dem linearen Überquerungsbedarf, wie er z.B. in Stadtstraßen mit beidseitigem Geschäftsbesatz auftritt“. Insofern ist die Situation in der Mühlenstraße für die Maßnahme zutreffend. Zur Absicherung wird weiter ausgeführt: „Zusätzlich können sie folgende Elemente aufnehmen:

- Begrünung, Bepflanzung, Beleuchtung,
- bauliche Elemente zur Richtungstrennung des Kraftfahrzeugverkehrs...“⁷

- 077 Erstmals umgesetzt wurde der durchgehende Mittelstreifen für die Verbesserung der linearen Überquerung eines sehr langen Straßenabschnittes konsequent in einer frequentierten Haupt- und Einkaufsstraße in Hennef (Sieg) in Nordrhein-Westfalen. Auf dem Foto sind als wesentliches Merkmal die Beleuchtungselemente mit einem sehr massiven Fußsteil in der Straßenmitte erkennbar. Dadurch ist ein seitliches Überfahren des Mittelstreifens nicht möglich.



- 078 An besonders wichtigen Querungsstellen wurde eine zusätzliche Pflasterung in Querrichtung zu den Fahrstreifen vorgenommen, die noch einmal die Fahrgeschwindigkeiten abbremsen soll. Für Fußgänger und Radfahrende ergeben sich dadurch zusätzliche Querungsanlagen mit einer deutlichen Markierung in Gehrichtung. Die Maßnahme gilt in Kreisen der Verkehrswissenschaft als ein gelungenes Modellvorhaben
(Fotos 2010)



079 Die wesentlichen Unterschiede der Templiner-Maßnahme sind:

- a) Der Mittelstreifen ist durchgehend befahrbar,
- b) an der Stelle mit dem ausgeprägtesten Querungsbedarf für den Fuß- und auch den Radverkehr ist der Mittelstreifen ausgesetzt,
- c) es fehlen deutlich herausgestellte weitere Querungsanlagen und



- d) Radfahrende fühlen sich aufgrund der immer noch hohen Fahrgeschwindigkeit gefährdet und benutzen in einem starken Maße die Gehwege.

■ Wenn der angelegte Mittelstreifen allerdings nur als Überfahrstreifen gedacht war – wie es das Landesstraßenbauamt offensichtlich mitgeteilt hat - , ist diese Maßnahme eine Irreführung und Gefährdung für die querenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu Fuß und mit dem Rad, sowie eine Platzverschwendung. Dann sollte er wieder rückgebaut werden zugunsten von Fahrradstreifen.

080 Die auffälligste Situation ist wohl an der Querungsstelle der Kreuzung Berliner Straße – Mühlenstraße – Pestalozzistraße nördlich vom Marktplatz festzustellen. An der Stelle, wo die Querung durch die Gehwegpflasterung vorgegeben ist, gibt es keinen Mittelstreifen.



081 Dies trifft auch auf die andere Straßenseite zu, die zum Beobachtungszeitraum noch frequenter war, in einem stärkeren Maße auch auf Radfahrern oder Fahrrad schiebenden Zu-Fuß-Gehenden. Da es zu bestimmten Zeiten wenige Lücken im Kraftfahrzeug-Strom gibt, erfordert die Querung höchste Aufmerksamkeit.



- 082 Und gerade in diesem Augenblick fehlt der Mittelstreifen oder eine Mittelinsel, um sich auf den zweiten Verkehrsstrom zu konzentrieren. Genau dafür sind diese Querungsanlagen aber gedacht. Im Beobachtungszeitraum wurden keine Beinahe-Unfälle, aber zahlreiche sehr kritische Situationen festgestellt. Insbesondere langsamere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen scheinen hier ein echtes Problem zu haben. Dabei sind Handicaps nicht nur bezüglich der Bewegung, sondern auch bei Sehschwächen zu beachten. Starke Sonnenblendung, wie hier durch die Südsonne, und verschattete Bereiche machen es vielen Menschen schwer, herannahende Fahrzeuge rechtzeitig zu erkennen. Aber auch Kinder kann man nicht allein über diese Straße queren lassen.



Der Mittelstreifen ist für das Aufstellen von Fahrrädern und Kinderwagen zu schmal: Nach den Regelwerken müssen Mittelstreifen mit möglichem Zwischenhalt mindestens 2,50 Meter, bei Benutzung auch des Radverkehrs mindestens 4,00 Meter breit sein.⁸ Eine zusätzliche Lichtsignalanlage aber würde den Verkehrsfluss der Fußgänger, Radfahrer und auch der Kraftfahrzeuge eher noch weiter einschränken. Deshalb ist eine Regelung sinnvoller, die sich auf den Querungsbedarf kontinuierlich flexibel einstellen kann.

Empfohlen wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf beiden Seiten der Berliner-Straße bzw. Pestalozzistraße und die Prüfung, ob auch an der nächsten Querungsstelle der Straße Am Markt – Mühlenstraße – Ernst-Thälmann-Straße – Obere Mühlenstraße die vorhandene Lichtsignalanlage durch Fußgängerüberwege ersetzt werden kann.

Die letztgenannte Maßnahme würde der Stadt Geld sparen und den Kraftfahrzeugverkehr verflüssigen. Er wird dann auch an dieser Stelle nur bei Bedarf gestoppt. Das würde sich vorteilhaft für alle Verkehrsteilnehmergruppen auswirken. Eine solche Maßnahme ist allerdings nur durch ein städtisches Verkehrskonzept sinnvoll, bei dem der unerfreuliche Rundumverkehr um den Markt eingegrenzt wird und es aus der Straße Am Markt nur einen sehr geringen Abbiegeverkehr in die Obere Mühlenstraße gibt.

- 083 Ein wenig mehr Mut, aber auch ein Alleinstellungsmerkmal Templins und gut zur baulichen Umgebung passend wären etwas buntere Streifen zwischen den Zebrastreifen. Es muss ja nicht ganz so grell ausfallen wie z.B. hier auf dem Foto in österreichischen Städten. Offiziell erlaubt ist das auch in Deutschland nicht, aber dennoch nirgends verboten.



- 084 Wenn man sich auf die in Deutschland noch immer recht engen Regeln für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen⁹ nicht einlassen möchte:

Es gibt es noch eine deutlich kostengünstigere Alternative - alles baulich so zu belassen, wie es ist, und in der gesamten Kreuzungsfläche in Gehrichtung Längsstreifen¹⁰ in hellblauer Farbe auf die Fahrbahn zu malen.¹¹



Wenn sie zur Mitte der Kreuzung breiter werden, haben sie zusätzlich noch eine optische Bremswirkung für den Kraftfahrzeugverkehr. Solcherart blaue Längsstreifen würden den Vorrang des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik der Stadt optisch dokumentieren. Auch sie wären derzeit ein Alleinstellungsmerkmal und sind nach der StVO ebenfalls nicht ausgeschlossen. Die Farbe hat nach der StVO keine Rechtswirkung, wird aber mittlerweile in einigen Städten Deutschlands für die Kennzeichnung von Radwegen oder von Abstellplätzen für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr verwendet.¹²

- 085 Damit aber ist das Problem der Überfahrbarkeit des derzeitigen Mittelstreifens noch nicht gelöst.

■ Es wird empfohlen, an allen Endpunkten der schmalen Mittelstreifen Verkehrszeichen 222 Vorgeschiedene Vorbeifahrt aufzustellen.¹³

■ Darüber hinaus sollten in gewissen Abständen Pflanzkübel mit kleinwüchsiger Bepflanzung aufgestellt werden, die auch von Kindern noch zu überschauen sind.

■ Unabdingbar ist ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art.¹⁴

- 086 ■ Darüber hinaus erfüllt die Mühlenstraße die Voraussetzung für die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit z.B. 10 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.¹⁵

In kritischen Tageszeiten würde das die Durchfahrtgeschwindigkeit nicht verringern, aber über den ganzen Tag eine ruhigere und angepasste Fahrweise voraussetzen.

■ Man kann der Stadtverwaltung nur empfehlen: Nutzen Sie Ihre Ermessensspielräume, bevor es zu einem Unfall kommt. Selbstverständlich muss die notwendige Weiterentwicklung der durchaus sinnvoll gedachten Maßnahme noch einmal sehr intensiv diskutiert werden. Bei der gemeinsamen Begehung gab es durch sieben Beteiligte für die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit möglichst einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h die größte Zustimmung, gefolgt von fünf Zustimmungen für Fußgängerüberwege. Ein Überholverbot gaben vier Personen an und selbst mit den blauen Streifen konnten sich vier Personen anfreunden. Eine Person hielt lediglich die Verlängerung des Mittelstreifens für denkbar.

- 087 Der Übergang über die Pestalozzistraße ist barrierefrei ausgebaut, etwas irritierend für Ortsunkundige ist die Abknickung der Gehwegplatten wegen der großen Eckausrundung. Eigentlich sollen die Fußgängerinnen und Fußgänger möglichst sichtbar und in gerader Linienführung die Straße queren.



- 088 Ein Blick in die Pestalozzistraße zeigt, wie offensichtlich unbekümmert auf den Gehwegen Rad gefahren wird auch in dieser mit engen Stellen durch Geschäftsauslagen.



- 089 Das Foto zeigt ein positives Beispiel mit durchgezogenen Gehwegplatten auch in Parkplatzausfahrten am Rande der Mühlenstraße.



- 090 Für den Übergang an der Kantstraße werden die gleichen Empfehlungen ausgesprochen, wie für die Kreuzung Berliner Straße – Pestalozzistraße (Fotos 82-85).



- 091 Im folgenden Straßenabschnitt ist wie in der Oberen Mühlenstraße (vgl. Foto 67-69) ein Fahrradstreifen eingerichtet und dennoch wurde dieser im Beobachtungszeitraum von keinem Radfahrenden benutzt. Es wurden daraufhin sieben Radfahrerinnen angesprochen, die Aussagen waren alle eindeutig in der Art: „Ich gefährde mich doch nicht selbst“. Kein einziges Fahrzeug hielt sich im gleichen Zeitraum an die in der Straßenverkehrs-Ordnung eindeutige Verhaltensregel: „Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren insbesondere um den Gegenverkehr auszuweichen.“¹⁶ Selbst die Rechtsprechung beinhaltet keinen Aspekt, der hier zutreffend gewesen wäre.



- 092 Wie in der Oberen Mühlenstraße (vgl. Foto 67-69)

ist an diesem Straßenabschnitt eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) notwendig, die nur an den Stellen unterbrochen wird (Zeichen 340), an denen Lastkraftwagen oder Busse ausweichen oder Haltestellen erreichen müssen.



- 093 An der Kreuzung Mühlenstraße - Goethestraße herrscht zumindest in der wärmeren Jahreszeit reger Fußverkehr durch die allseits beliebte Eisdielen. Derzeit gibt es keine Querungsanlage.

■ An dieser Stelle wird zumindest auf der südöstlichen Seite ein Fußgängerüberweg empfohlen.



- 094 Der ausgewählte Check-Weg führt in der Mühlenstraße zurück. Auf der nördlichen Seite befindet sich eine sehr gelungene „Vorgarten“-Situation mit Begrünung und abseits untergebrachten Fahrrädern. Dann wird die Kantstraße nach links gewählt.



- 095 Diese Situation nur als Beispiel für die Anlage von Verbindungswegen hinter der Maria-Magdalenen-Kirche zum Jugendclub an der Lutherstraße.

■ Solche auch noch so kleinen Blockdurchwegungen sollten städtebaulich und durch gegenüberliegende Gehwegabsenkungen auf beiden Straßenseiten unterstützt werden.



- 096 Der ausgewählte Weg führt zurück zur Werderstraße (siehe Fotos 7 bis 3). Zum Abschluss noch ein Beispiel für die Belebung einer Straße vor einem Wohnhaus der Wohnungsbaugenossenschaft „Uckermark“ Templin eG (WBG) in der Kantstraße.



Eine Zusammenfassung:

Das barocke Landstädtchen Templin mit seiner mittelalterlichen Einfassung durch eine nur mit wenigen späteren Durchbrüchen aber ansonsten erhaltenen Stadtmauer bietet auf den ersten Blick kaum Ansatzpunkte, um auch für andere Städte beispielhaft Fußverkehrsaspekte zu problematisieren. Im Innenstadtbereich gibt es nur wenige baulich eingerichtete Querungsanlagen, darunter eine einzige Lichtsignalanlage, und nur einen einzigen Straßenzug quer durch die Stadt mit einem nennenswerten motorisierten Verkehrsaufkommen. Dennoch können ein paar Auffälligkeiten benannt werden:

1. Denkmalschutz und Barrierefreiheit sind schwer miteinander vereinbar, in Templin hat sich bezüglich der Pflasterung von Verkehrswegen eindeutig der Denkmalschutz durchgesetzt. Dies geht mitunter deutlich zu Lasten der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und von Fahrradfahrenden.
2. An zahlreichen Stellen ist aufgrund des Wegeverlaufes ein nicht nachvollziehbares Durcheinander verschiedener Pflasterungen festzustellen. Das verhindert eine selbsterklärende Wegeführung und ist z.B. mit einem Rollator häufig auch mühsam zu begehen.
3. Diese Infrastruktur-Gegebenheiten wirken auch sehr stark auf den Radverkehr, der fast im gesamten Innenstadtbereich unkomfortable bis gefährliche Bedingungen vorfindet. Deshalb gibt es Konflikte zwischen den Zu-Fuß-Gehenden und den Fahrrad-Fahrenden, besonders in allen abschüssigen Straßen oder in Straßen mit Geschäftsauslagen auf dem Gehweg.
4. Die Markierung von Gehwegen mit dem Fahrradsymbol und die damit verbundene unklare Trennung zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr führt zu Verwirrungen, Behinderungen und mitunter zu Gefährdungen der Zu-Fuß-Gehenden.
5. An fast jeder Hauseinfahrt ist in der Stadt der Gehweg für eine oftmals nicht barrierefreie gesonderte Pflasterung mit einer Abschrägung und einer konischen Aufweitung hin zur Fahrbahn unterbrochen.



6. Trampelpfade, insbesondere in einigen Kreuzungsbereichen, zeigen, dass die Wegeführung nicht dem gewünschten Wegeverlauf entspricht. Es gibt nicht nachvollziehbare Umwege und mitunter ist das gewünschte Ziel vom Ausgangspunkt her nicht zu erkennen.



7. An den Hauptstraßen verhindern aus der Kreuzung weit zurückversetzte Furte oder andere Querungsanlagen eine direkte geradlinige Querung, so wie sie in den Regelwerken empfohlen wird.



8. Die Fußgänger-Wegweisung ist überaus unvollständig, im Verhältnis zu den anderen Wegweisungen sehr klein und häufig an kaum wahrnehmbaren Orten aufgestellt. Die sollte in einer Stadt mit zahlreichen Gästen verbessert werden.



9. Insbesondere die Erreichbarkeit der Innenstadt vom Bahnhof Templin-Stadt aus ist für Ortsunkundige unzureichend ausgewiesen und die drei hauptsächlichen Möglichkeiten sind auch nicht klar definiert.



10. Die Mühlenstraße zeigt richtige Ansätze zur Förderung der Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger, die derzeitige Ausführung ist aber nicht konsequent auf dieses Ziel ausgerichtet und in dieser Form nicht akzeptabel.



Quellen und Anmerkungen:

¹ GBK, Babelsbergerstraße 12, c/o AWO, 14473 Potsdam, info@gbk-brandenburg.de / www.gbk-brandenburg.de

² Beim „Blitzlicht“ handelt sich um einen praxisbezogenen Fußverkehrs-Check für eine recht schnelle und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird und dies kann bei den Betrachtern subjektive Erkenntnisse auslösen. Das Verfahren setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und -vorschläge, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Es kann daraus aber durchaus auch eine gutachterliche Stellungnahme entstehen. Das Format kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Die Methode beinhaltet allerdings erst einmal keinen Ansatz für eine Bürgerbeteiligung, sondern ist eine hilfreiche Grundlage, um darauf aufbauend eine Begehung durch eine Gruppe durchführen zu können. „Blitzlicht“ wurde nach der „Burano-Methode“ als zweitältestes auf den Fußverkehr ausgerichtete Format bereits Ende der 1970er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und später vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. recht häufig in deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de)

³ „Wetterleuchten“ ist ein Fußverkehrs-Check-Format, das als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check, z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreter/innen aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor- und zur Diskussion und Abstimmung gestellt. Diese Methode wurde von Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.) im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ entwickelt, erstmals in der Stadt Jena erprobt und danach bereits in einigen deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de).

⁴ Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der TMT Tourismus-Marketing Templin GmbH, Historisches Rathaus, Am Markt 19, 17268 Te4mplin, www.templin.de

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002, Abs. 3.1.2.6 Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten

⁶ StVO Straßenverkehrs-Ordnung, 26. Auflage, C.F.Müller, Stand: April 2021, Anlage 2, lfd. Nr. 68 Geh- und Verbot, Zeichen 295 und Anlage 3, lfd. Nr. 22 Geh- und Verbot, Zeichen 340

⁷ RASt 06 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (R1), RASt 06, Abs. 7.1.8.3 Mittelstreifen

⁸ RASt 06, a.a.O., Abs. 6.1.9.1 Mittelinseln und Mittelstreifen

⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

¹⁰ Eine jahrzehntealte Forderung des FUSS e.V., mit Längsstreifen zu arbeiten, um den Vorrang der Gehrichtung zu dokumentieren, die mittlerweile auch von anderen Verkehrsverbänden und Verkehrswissenschaftlern aufgegriffen und unterstützt wird.

¹¹ Ein Hinweis übrigens, der aus verschiedenen kommunalen Verwaltungen kam, die sich an den engen Vorschriften insbesondere der derzeit gültigen Straßenverkehrs-Ordnung reiben.

¹² In anderen Städten verwendet wurden z.B. Farben der Fa. Swarco Limburger Lackfabrik GmbH: H15 Limboute 2-K K809 verkehrsblau ca. RAL 5017 und Härter 8623 für 2-K Epoxid.

¹³ StVO, a.a.O., Anlage 2, lfd. Nr. 10: Rechts vorbei

¹⁴ StVO, a.a.O., Anlage 2, lfd. Nr. 53, Zeichen 276

¹⁵ StVO, a.a.O., Anlage 2, Zeichen 274.1 und 274.2, Beginn und Ende einer Tempo 30-Zone

¹⁶ StVO, a.a.O., Anlage 3, Zeichen 340 und entsprechende Quelle 19 für die Definition des Begriffes „Bedarf“.