

„Stadt wahrnehmen!“ (1)

Dies ist eine Protokoll-Zusammenstellung des Fußverkehrs-Checks im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ im Juni 2017 in der Modellstadt Rendsburg.(3) Bei dieser zweiten Ortsbegehung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer darum gebeten, neun Straßenabschnitte, vier Straßenquerungen und zwei Fußgängertunnel als „positiv“ oder „negativ“ einzuschätzen und dies zu begründen (Check-Format: „Stadt wahrnehmen!“). Anschließend wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Verbesserungsvorschläge eingebracht und diskutiert. Teilweise wurden den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien und Institutionen die Ergebnisse eines ersten Fußverkehrschecks im Format „Blitzlicht“ (4) zur Diskussion gestellt.

Rendsburg:

Vom Neuen Rathaus (Rathausberg) am Rand der Altstadt zum Bahnhof, am Rand des Stadtteiles Neuwerk entlang über den Stadtpark zum Schiffbrückenplatz in der Altstadt.

0 Die Randnummern ohne Klammern sind die Stationen des Fußverkehrschecks „Stadt wahrnehmen!“.
(1) Die Randnummern in Klammern beziehen sich auf die Nummerierung der Dokumentation des Fußverkehrschecks „Blitzlicht“, in der die jeweiligen Situationen und auch die Vorschläge mitunter ausführlicher beschrieben sind.

1 **Der kurze Straßenzug „Am Gymnasium“**
(61) wurde weitestgehend positiv beurteilt (93/7 positiv/negativ).

Die positiven Begründungen für diese Entscheidungen waren: Es gibt eine klare Gliederung durch unterschiedliche Straßenbeläge und die Straße ist sehr ruhig (2x genannt), da es keinen oder kaum Autoverkehr gibt (3x). Hervorgehoben wurden die schöne Aussicht (2x), der Blick auf den Stadtsee und auf Grün (jeweils 2x). Genannt wurden die Begriffe „gemütlich“, „gleichmäßig“, „eben“ und dass man auf den Gehwegen gut nebeneinander gehen kann. Negativ wurde angemerkt, dass sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig auf den Fußwegen behindern, da letztgenannte wegen des groben Pflasters fast ausschließlich die Gehwege mitbenutzen. Dies war auch während des kurzen Beobachtungszeitraumes der Fall.



In der Diskussion wurde dieser Aspekt deutlich höher bewertet als bei der Ersteinschätzung der Beteiligten. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Optiker seine Gehwegaufsteller ganz bewusst in die Mitte des Gehweges platziert, damit Radfahrer die Kunden nicht beim Verlassen des Geschäftes gefährden. Dies zeigt die Problematik, ist aber kaum als Lösungsansatz anzusehen. Vorgeschlagen wurde letztlich, dass den Radfahrern an diesem Straßenabschnitt zumindest auf der Fahrbahnseite ein Streifen mit einem glatten Belag angeboten werden sollte, damit den Fußgängern weitgehend der Gehweg zugestanden wird.

2 **Die Querung über den Jungfernstieg**
(16)-(21) erwartungsgemäß nicht einheitlich bewertet (57/43 positiv/negativ).

Positiv wurde angemerkt, dass die Straßensituation recht übersichtlich ist und die Autofahrer mit gemäßigtem Tempo anfahren und Rücksicht nehmen.



Negativ wurde dagegen ausgeführt, dass die Busse häufig die Sicht verdecken und die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h an dieser Stelle zu hoch ist (2x). Die Situation sei eng und unübersichtlich und dadurch schlecht einsehbar, die Poller ständen zu eng und der diagonale Zebrastreifen sei nicht regelkonform. Letzteres ist nicht der Fall.



In der Diskussion rückten die Aspekte der Gefährdung der Radfahrer und der Fußgänger ein paar Schritte weiter zur Bahnhofsstraße stärker in den Focus. Vorgeschlagen wurden letztlich zwei niveaugleiche Gehwegüberfahrten (1:25) mit einer Radführung in der Mitte („Göttinger Zebrastreifen“) und evtl. Querstreifen im Eingangsbereich oder wenigstens einer Längsmarkierung lang – kurz – lang (siehe BlitZlicht).

3
(9)-(13)

Der Omnibusbahnhof ZOB und seine Zugänge wurden unerwartet fast ausschließlich negativ beurteilt (7/93 positiv/negativ).

Die einzige positive Begründung: Gut erreichbar. Bahnhof und ZOB befinden sich in Rendsburg in der Tat in zentraler Lage, wie es sich andere Städte wünschen würden. Die damit verbundene Herausforderung ist die enge Situation, d.h. der fehlende Platz.



Die negativen Begründungen waren: Die Situation ist unübersichtlich (2x genannt), der Lärm (Elektrobusse?), die schwierige Wegeführung zu den Haltestellen, das unkomfortable Aussteigen an Bussen und die fehlende Bordsteinabsenkung an den Bussteigen. Aufgeführt wurden Begriffe wie „uneben“, „holperig“, „Gefällesituation“, „Stufen“, „Kanten“, „Belag“.

Da der Busbahnhof in absehbarer Zeit umgestaltet werden soll, besteht in Rendsburg die Chance, dass die Wünsche der Nutzerinnen und Nutzer dabei berücksichtigt werden. In der Diskussion wurde priorisiert, dass die Anlage so gestaltet werden muss, dass die Fußgängerinnen und Fußgänger als Kunden die Busse komfortabler erreichen können müssen, wenn diese alle gleichzeitig einfahren. Das bedeutet letztlich, die Umsetzung der Empfehlung aus dem BlitZlicht, deutliche Überquerungswege zu markieren, damit die BusfahrerInnen die Übergänge freihalten.

Mehrmals (4x genannt) wurde die Fußgänger-Rad-Durchmischung in Richtung der Überquerung zum Stadttheater kritisiert und empfohlen, an dieser Ecke zumindest die letzte Bank und sogar die Lampe zu entfernen, um die Konflikte an dieser Engstelle zu vermindern.



Empfohlen wird zwei Bänke zu entfernen, aber nicht die Beleuchtung.

(15)

Die ebenfalls mehrfach genannte ungünstige Erreichbarkeit (3x genannt) bezog sich offensichtlich nicht auf die durchaus zentrale Lage des ZOB, sondern auf die direkte Erreichbarkeit aus dem umliegenden Straßensystem. Der abgebildete und bereits im BlitZlicht erwähnte Trampelpfad muss unbedingt in das Wegesystem eingebunden werden. Auch wenn dies die Lösung der ohnehin schwierigen Kreuzungsproblematik noch schwieriger macht.



- (34)-(36) Die Unterquerung der Dresdner Brücke (L47) zur Erreichung des Röhlingsplatzes (ZOB) wurde nicht gesondert bewertet, ist aber eine der unangenehmsten Querungsstellen für Fußgänger in der Rendsburger Altstadt. Diskutiert wurde eine Anhebung der Querungsstelle auf Gehwegniveau oder zumindest als Teilaufpflasterung, sowie der Rückbau einer Spur der Kieler Straße.



- 4
(5)-(8) **Auch der Tunnel Dresdner Brücke** wurde fast ausschließlich negativ beurteilt (7/93 positiv/negativ).

Die einzige positive Aussage: Bei gegenseitiger Rücksichtnahme ist das so in Ordnung.

Die negativen Begründungen: Der Tunnel ist zu dunkel (5x genannt), gefährlich, schmal, unübersichtlich (2x). Es gibt Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, weil die Kurve zu eng ist (4x), Radfahrer zu schnell fahren und erst spät zu sehen sind (3x).

Innerhalb der Diskussion herrschte Ratlosigkeit, weil die Situation so nicht akzeptabel ist, durch den starken Zweirichtungsverkehr von Fußgängern und Radfahrern aber in dieser Breite ohne aufwändige Umbaumaßnahmen auch keine erträgliche Lösung zu finden ist. Es wurde mehrheitlich gefordert, für den Radverkehr eine andere Linienführung vorzunehmen und diesen Tunnel den Fußgängern vorzubehalten.



- 5
(42) **Die Straße „Am Bahnhof“** wurde mehrheitlich positiv beurteilt (72/28 positiv/negativ).

Die positiven Aussagen bezogen sich auf die Übersichtlichkeit (3x genannt).

Negativ wurde angemerkt, dass die Wegweiserbeschilderung umzuhängen ist (3x), weil Ortsunkundige aus dem Bahnhof kommend die Beschilderung so erst einmal nicht wahrnehmen.



- 6
(43)-(44) **Die Querung der Straße „Am Bahnhof“** wurde dagegen mehrheitlich negativ beurteilt (15/85 positiv/negativ).

Widersprüchlich wurde positiv und negativ angemerkt: übersichtlich bzw. unübersichtlich.

Hingewiesen wurde auf die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf diesem frequentierten Schulweg (2x genannt). Die Fußgängerquerung fehlt vollkommen (2x) und die zahlreichen in die Herrenstraße einbiegenden Fahrzeuge hindern Fußgänger und Radfahrer daran, zu queren.

In der Diskussion wurden ein Fußgängerüberweg und auch eine Lichtsignalanlage angedacht. Überlegt wurde, ob man nicht an dieser Stelle eine LSA-gesicherte Querung auch über die Herrenstraße einrichten sollte. Darüber hinaus wurde von einem Mitarbeiter der Verwaltung angedacht, evtl. probeweise (temporär) eine Spur aus der Herrenstraße herauszunehmen, z.B. für eine Fahrradspur.



- 7
(45)-(49) **Die Querung der „Herrenstraße“** wurde erwartungsgemäß fast ausschließlich negativ beurteilt (8/92 positiv/negativ).

Die einzige positive Beurteilung war, dass keine andere Lösung möglich sei.

Die negativen Stichworte waren: „Angststrecke“ (2x genannt), „Rennstrecke“, zu viel Verkehr (2x), hohe Aufmerksamkeit notwendig. Bemängelt wurde die ungesicherte Querung „Ampel notwendig“, da die Querung lange



Wartezeiten erfordert und nur für schnelle Fußgänger möglich ist (2x).

In der Diskussion wurde die Frage aufgeworfen, warum nicht erst einmal grundsätzlich ein Tempolimit auf 30 km/h angeordnet wird. Darüber hinaus wurde eine Lichtsignalanlage mit Einbindung aller Fahrspuren vorgeschlagen. Immer wieder verwiesen wurde darauf, dass es sich hier um einen wichtigen Schulweg handelt und sich auf der östlichen Straßenseite die Seniorenwohnanlage „St. Vincenz“ befindet.

7a **Die „Herrenstraße“** wurde nicht einheitlich bewertet (44/56 positiv/negativ).

Es gab keine positiven Begründungen. Die negativen Aussagen bezogen sich auf den Straßenlärm, das Zuparken der Gehwege und die fehlenden weiteren Querungsmöglichkeiten.

8 **Die „Münzstraße“** wurde weitgehend negativ beurteilt (25/75 positiv/negativ).
vgl. (50)-(53)

9 **Die „Obereiderstraße“** wurde etwas uneinheitlich bewertet (33/67 positiv/negativ).
vgl. (50)-(53)

Die Begründungen für die beiden Straßenzüge können zusammengefasst werden, da sie fast identisch waren.

Die positiven Aussagen: Für Fußgänger akzeptabel, gemütlich, wenn auch eng und tolles Ambiente.

Die negativen Begründungen waren vielfältiger: An erster Stelle wurden die Enge genannt (8x) und dass Radfahrer wegen des historischen Kopfsteinpflasters die Gehwege mitbenutzen (7x). Es folgten die fehlende Barrierefreiheit (4x) und dass die Gehwege durch die Kraftfahrzeuge halb zugeparkt sind (4x). Die Treppen ragen zu weit in die Gehwege hinein und die Gehwegflächen sind teilweise zu schräg.

Die in der Diskussion eingebrachten Vorschläge für die volle Nutzung der vorhandenen Gehwegbreiten wurden von anderen Teilnehmern verworfen (z.B. durch die erforderliche Feuerwehruzufahrtsbreite und den nun einmal vorhandenen Parkdruck). Ca. 1/3 der TeilnehmerInnen war ohnehin der Auffassung (siehe oben), dass die Situation so akzeptabel sei.

10 **Die „Materialhofstraße“** wurde nicht einheitlich bewertet (38/52 positiv/negativ).

Es gab allerdings keine positive Begründungen. Negativ wurde angemerkt, dass der Gehweg auf der südlichen Seite zum Ende hin eine zu steile Längsneigung hat und für RollstuhlfahrerInnen eine Herausforderung darstellt (2x genannt).

11 **Die Querung „Jungfernstieg“** wurde mehrheitlich negativ beurteilt (30/70 positiv/negativ).

Negativ fiel auf, dass zur Stadtparkseite keine Querung vorgesehen ist (5x genannt), man auch nicht barrierefrei dorthin gelangen kann, sich die Fußgänger aber bereits einen Trampelpfad geschaffen haben.

Innerhalb der Diskussion wurde infrage gestellt, ob es dafür überhaupt einen Bedarf gibt. Ein ordentlich geführter Weg würde die dort stehenden Bäume gefährden. Dennoch setzte sich mehrheitlich die Meinung durch, dass die Umwege sehr lang sind und diese Querungsstelle einen direkten Zugang zum Stadtpark aus Richtung Osten darstellt. Daraufhin wurde ein Überweg in der direkten Fortsetzung des Gehweges der Materialhofstraße oder ein abgeknickter Wegeverlauf über die vorhandene Dreiecksinsel diskutiert. Beide Varianten wären



Der auf dem Foto sichtbare blaue Streifen ist nicht die Parkbegrenzung, sondern die touristische Wegeführung „blaue Linie“.



vertretbar, wobei der direkte Verlauf mit abgesenkten Bordsteinen und einem naturbelassenen Weg auf der Parkseite ein wenig mehr Zustimmung bekam.

12
(58)-(60)

Der „Hans-Heinemann-Park“ (Stadtpark) wurde zu **100% positiv** beurteilt. Es wurde allerdings angemerkt, dass teilweise der Asphalt erneuert werden sollte, damit die Radfahrer diese Wege benutzen können.

13
(64)-(71)

Der Tunnel „An der Bleiche“ wurde nicht einheitlich aber mehrheitlich negativ bewertet (**40/60 positiv/negativ**).



Die negativen Begründungen bezogen sich auf die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Insbesondere an der Stelle der Treppen von der Bushaltestelle ist die Situation sehr unübersichtlich. Auf der Seite des Stadtparks ist die Verkehrsführung teilweise unklar, die Verkehrszeichen sind auch zu säubern. Selbst die positiven Begründungen beinhalteten, dass mit farblichen Markierungen auf die Fußgänger hinzuweisen ist und die seitliche Begrünung auf der Parkseite gestutzt werden sollte.

In der Diskussion wurde auch hier gefordert, den Tunnel ganztägig zu beleuchten und in den Eingangsbereichen durch Symbole auf Fußgänger aufmerksam zu machen, wo der Radverkehr einbiegt und dann die Flächen gemeinsam nutzt. An den Treppen von der Bushaltestelle muss unbedingt durch eine farbliche Markierung (z.B. Querstreifen mit Fußgängersymbol) auf möglicherweise plötzlich hervortretende Fußgänger hingewiesen werden.

Wegen der Problematik, dass auf der Seite des Stadtparks die Radfahrer aus nördlicher Richtung bereits auf dem Gehweg einfahren, wurde die Wegführung an der Gemeinschaftsschule Altstadt angesehen. Hier werden die Fußgänger hinter einer Hecke geführt, kreuzen dann den Radweg, um dann am Tunnel auf der Böschungseite anzukommen. Die Situation ist für Fußgänger und Radfahrer nicht optimal. Als eine erste Maßnahme wurde empfohlen, die Hecke dort zu entfernen, damit eine gegenseitige Wahrnehmung möglich wird. Es wurde vereinbart, die Tunnel- und Tunnelumfeldsituation noch einmal in einer gesonderten Begehung anzusehen und Entscheidungen vorzubereiten.



14
(72)-(76)

Der „Schilfbrückenplatz“ wurde zu **100% positiv** beurteilt.

Der Hinweis aus dem „Blitzlicht“, dass die Anordnung der Möblierung teilweise zu wenige Durchgänge bietet, wurde allerdings weitgehend bestätigt.



Anmerkungen und Quellen:

(1) „Stadt wahrnehmen! - walk and notice“ ist ein Format eines Fußverkehrs-Checks mit dem Ziel, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Begehung zu einer Grob- und Detail-Analyse des öffentlichen Raumes aus der Sicht von Fußgängerinnen und Fußgängern zu motivieren und anschließend die eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen der anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu vergleichen und zu diskutieren. Die Beteiligten werden gebeten, auf einem sehr genau festgelegten Weg mit einer maximalen Länge von 2 Kilometern etwa 45 Minuten lang möglichst mit niemandem zu sprechen, die Handys auszuschalten und jeder für sich die Eindrücke festzuhalten. Sie erhalten dafür eine Wegeprotokoll-Vorlage mit einer Wegeskizze, die in 15 bis maximal 20 Bereiche unterteilt ist. Es wird darum gebeten, jeden einzelnen Straßenabschnitt oder Platz und jede einzelne Querungsanlage auf diesem Weg als „eher positiv“ oder „eher negativ“ zu beurteilen und dies auch zu begründen. „Zwischenbeurteilungen“ sind ganz bewusst nicht vorgesehen. Nach dem Eintreffen am Endpunkt wird der gleiche Weg innerhalb von wiederum 45 bis 75 Minuten als Gruppe im Format einer Ortsbesichtigung gemeinsam zurückgelegt. An jedem Punkt wird durch den lediglich moderierenden Exkursionsleiter abgefragt, wer ein „+“ oder ein „-“ gesetzt hat und anschließend werden insbesondere die „Minderheiten-Eindrücke“ abgefragt und diskutiert. Ist der zu gehende Wegabschnitt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mehr als zwei Kilometer lang oder ist eine eher genauere/langsamere Begehung zu erwarten, sollte er nur ein Mal begangen werden. Bei dieser Variante folgt jeweils nach der individuellen Beurteilung gleich das gemeinsame Gespräch. Die Methode wurde im Rahmen eines Lehrmoduls im Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ der Technischen Universität

Berlin von Bernd Herzog-Schlagk vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. entwickelt und im Juni 2016 erstmals mit einer Studentengruppe (2) sowie im Juni 2017 im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ des FUSS e.V. in der Modellstadt Rendsburg durchgeführt.

(2) siehe www://junge-leute-zu-fuss.de/#fachexkursion.html

(3) Der Fußverkehrs-Check in Rendsburg wurde im Check-Format „Stadt wahrnehmen!“ durchgeführt. Es nahmen insgesamt 14 Personen teil (10 männlich / 4 weiblich). Das Alter wurde von nur wenigen der beteiligten Personen angegeben. Von den Beteiligten waren 4 nach eigenen Angaben städtischen Gremien zuzurechnen, eine Person war im Kreis, eine bei der Polizei, eine bei der Industrie- und Handelskammer IHK, eine im Tourismusbereich, drei in örtlichen Parteigremien sowie drei in Verbänden tätig. Die Gruppe sah sich 15 Orte genauer an, der gesamte Weg war etwa 1,4 Kilometer lang und es wurden inklusiv einer etwa 20-minütigen Einführungsphase insgesamt 2 Std. benötigt. Alle 14 Protokollvorlagen konnten ausgewertet werden, wobei nicht alle Beteiligten auch alle 15 Orte beurteilten. Deshalb wurden die abgegebenen Beurteilungen insgesamt auf 100 gesetzt, damit die Verhältnisse besser zu erkennen sind. Insgesamt wurden 99 negative und 72 positive Beurteilungen abgegeben.

(4) „Blitzlicht“ ist ein praxisbezogenes Format eines Fußverkehrs-Checks für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Es setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und -vorschläge, die andernorts bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Die Methode kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein.(5) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann „Blitzlicht“ auch von mehreren Personen durchgeführt werden. Die Methode beinhaltet erst einmal keinen Ansatz einer Bürgerbeteiligung, sondern ist möglicherweise ein Baustein, um eine solche durchführen zu können. Durch die personelle Einschränkung ist die Begehung weder zeitlich noch räumlich eingeschränkt. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen und Beschlüssen durchaus widersprechen, sie unterstützen oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch „Blitzlicht“ neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man der Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits Anfang der 1980er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in deutschen Städten durchgeführt.(6) Aufbauend auf diesen Fußverkehrs-Check wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ 2017 ein zweiter Fußverkehrs-Check mit dem Titel „Wetterleuchten“ entwickelt und erprobt. Bei diesem werden die Ergebnisse aus dem „Blitzlicht“ einem breiteren Publikum vorgestellt und mit ihm diskutiert.

(5) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009

(6) siehe www.fussverkehrs-check.de oder fussverkehrs-audit.de

Begehung am 14. Juni 2017

Protokoll-Zusammenstellung: Christiane und Bernd Herzog-Schlagk

Stand: 30.06.2017

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland  **FUSS e.V.**

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, info@fuss-ev.de

Das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Die Verantwortung für den Inhalt der Veröffentlichungen liegt bei den Autoren.