

Blitzlicht ⁽¹⁾: Von (anderen) Städten lernen.

Checkliste (Fußverkehrs-Check/Fußverkehrs-Audit)⁽²⁾ im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. zusammengestellt.

Rendsburg: Drei Wege in die Altstadt

- (1) Rendsburg ist bekannt durch die sogenannte „Schleife“ (siehe Foto 4) und die weiteren Eisenbahnbauwerke zur Überwindung des Nord-Ostsee Kanals mit einer Durchfahrtshöhe von 42 Metern und den quer durch die Stadt fahrenden Hochseeschiffen. Aufmerksamkeit verdient allerdings auch die Altstadt Rendsburg mit ihren zahlreichen historischen Gebäuden, dem Theater, den Museen sowie ihren Gewässern und Grünanlagen.⁽³⁾
- (2) Zu Fuß lässt sich zumindest die Innenstadt schnell erschließen, es gibt seit März 2017 ein sehr umfangreiches Wegeleitsystem. Die Schilder sind auffällig und ansprechend, leider fehlen mitunter die Entfernungen und es wäre schön gewesen, so wie im Regelwerk vorgegeben, auch mit Zeitangaben zu arbeiten.⁽⁴⁾
- (3) Darüber hinaus verfügt die Stadt über ein herausragendes touristisches Leitsystem für einen 3,2 Kilometer langen Rundweg durch das Rendsburger Zentrum. Die „Blaue Linie“ auf Bürgersteigen und Wegen verbindet fußläufig 30 Sehenswürdigkeiten in der Altstadt, im Hans-Heinemann-Park sowie im südlichen Stadtteil Neuwerk. Die Tour kann an jeder Stelle begonnen werden.⁽⁵⁾ Die Markierung war bei den ersten Begehungen noch teilweise erneuerungsbedürftig, erstrahlte aber beim Fußverkehrs-Check im Juni 2017 im neuen Glanz.
- (4) Willkommen also auf dem Bahnhof in Rendsburg, im Hintergrund die riesige Eisenbahnhochbrücke über dem Nord-Ostsee-Kanal, das Wahrzeichen der Stadt. Es wäre schön, wenn mehr Menschen in Rendsburg eintreffen würden und weniger Kraftfahrzeuge (siehe Foto), denn die Stadt ist erlebenswert. An vielen Stellen wurden bereits die Belange des Fußverkehrs bei den Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt. An manchen Stellen ließe es sich noch nachbessern.⁽⁶⁾



Folgend werden drei kurze Wegeabschnitte in die Altstadt dargestellt:

1. **Vom Bahnhof in die Altstadt,**
2. **Von der Nordmarkhalle (Willy-Brandt-Platz) in die Altstadt und**
3. **Von der Straße „Am Bahnhof“ in die Altstadt.**

Auf diese Weise soll, mit kleinen Abzweigungen und Ergänzungen, eine Querschnittsbetrachtung für Alltags- und Freizeitwege in der Stadt Rendsburg erreicht werden. Die Betrachtung der Altstadt allein wäre zu stark nur auf den Einkaufs- und Tourismusverkehr ausgerichtet gewesen, dafür wurde der Stadtteil Neuwerk zumindest ein wenig mit einbezogen.

1. Vom Bahnhof in die Altstadt

- (5) Es sind nur wenige Meter, doch verdeckt erst einmal die Herrenstraße die Sicht und am Bahnhofsaustritt befindet sich auch kein Orientierungsplan. Beim falschen Durchgang befindet man sich schnell auf dem Paradeplatz und nimmt an, dass die Königstraße in Neuwerk den Ortskern der Rendsburger Altstadt darstellt.

Die Herrenstraße ist nicht zu überqueren. Die Unterführung ist kurz, barrierefrei und frequentiert.



- (6) Allerdings ist die Unterführung vom Bahnhof aus gesehen nicht besonders einladend und uneinsichtig, ein kurzer Angstraum. Und was geschieht, wenn dort recht schnell ein Fahrrad aus dem Tunnel einbiegt?



- (7) Eine Behinderung oder gar Gefährdung ist für die Fußgängerinnen und Fußgänger der (selbst im Winter) ebenfalls starke und teilweise recht schnelle Radverkehr. Durch den beiderseitig abschüssigen Weg fällt es den Radelnden schwer, hier wie angegeben Schritt zu fahren. Zum Zeitpunkt der ersten Begehung war die Unterführung als Baustelle und mit Zeichen 239 als Gehweg gekennzeichnet, dennoch wurde kein einziges Fahrrad geschoben. Es ist zu prüfen, ob hier nicht ein getrennter Rad- und Gehweg mit Zeichen 241 und entsprechender Markierung anzulegen ist.(7)



- (8) Die Breite ist für einen getrennten Geh- und Radweg in beiden Richtungen im Tunnelbereich nach den Regelwerken nicht ausreichend. Wenn aber Fußgängern nach den Regelwerken selbst in Hauptverkehrsstraßen noch immer 1,50 Meter zugemutet werden (8), dann ist nicht einzusehen, warum es an einer solchen Engstelle nicht auch für den Radverkehr möglich sein muss, eine Verengung hinzunehmen. Dabei wäre allerdings die seitliche Pflasterung zu verändern, wenn der Radverkehr auf einer Seite geführt werden soll.



- (9) Auf dem Röhlingsplatz (Zentraler Omnibusbahnhof ZOB) sind die Fahrradbügel günstig um den Rand der Pkw-Abstellplätze herum gruppiert (links), einige allerdings auch sehr nahe an den Flächen für den Fußverkehr (rechts). Die Gehrichtung zur Altstadt ergibt sich sehr gut aus der Möblierung des Platzes.



- (10) Leider ist der Durchgang im oberen Bereich wegen der Querparker teilweise ziemlich eingengt.



- (11) Wenn man von den unteren zur oberen Platzebene wechseln möchte, läuft man direkt in die abgestellten Fahrzeuge.



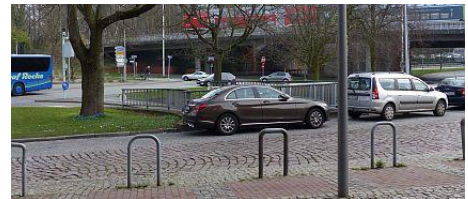
- (12) Auf den Bänken sitzt man ein wenig wie auf einer Kühlerhaube. Dennoch werden die Bänke rege benutzt.



- (13) Der Zentrale Omnibusbahnhof ZOB ist leider keine positive Ausnahme, was die Gestaltung der Zuwegungen zu den Haltestellen betrifft. Sie fehlen wie andernorts auch. Die Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel würden sich sicher besser wahrgenommen fühlen, wenn es ein Wegesystem mit markierten Übergängen geben würde. Und die Busfahrer hätten eine bessere Orientierung, wo bei gleichzeitigen Ein- und Aussteigen Umsteigewege frei zu halten sind.(9)



- (14) Da das Umfeld des ZOB teilweise zugebaut oder zugestellt ist ...



- (15) ... suchen sich die Fußgänger ihre Wegeverbindungen teilweise selbst, z.B. über die Kieler Straße zur Eisenbahnstraße Richtung Norden über den grünen Mittelstreifen. An dieser Stelle ist ein geordneter und vor allem gesicherter Übergang ganz offensichtlich erforderlich.



- (16) Über den Jungfernstieg zum Beginn der Fußgängerzone in der Altstadt ist der Fußgängerüberweg leicht schräg angelegt worden. Hier hat man sich offensichtlich bewusst dazu entschieden, die Empfehlung nicht anzuwenden, den FGÜ „möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge“ anzulegen (10), weil die Hauptrichtung des Fußverkehrs so verläuft und die Fußgängerinnen und Fußgänger auch gar nicht anders gehen würden.



- (17) Poller an einem Zebrastreifen sind allerdings nicht nur gewohnungsbedürftig, sondern ermöglichen keinen barrierefreien Übergang. Hier sollten stattdessen Rillenplatten verlegt werden (11). (Foto Holsteiner Straße in Rendsburg)



- (18) Ein Problem dieses Überganges ist der Nebengeweg von Fußgängern, die die Bankfiliale und andere Geschäfte in Richtung Bahnhofsstraße oder Holstenstraße erreichen wollen. Auch sie gehen den direkten Weg und queren den Jungfernstieg direkt neben dem Zebrastreifen.



- (19) Ein weiteres Problem: Radfahrerinnen und Radfahrer schneiden den Zebrastreifen und benutzen ihn ohne Vorrangrechte, die nur für Zu-Fuß-Gehende gelten. Außer einer LSA-Regelung gibt es in der Straßenverkehrs-Ordnung keine Regelung mit Vorrang für den Radverkehr.



- (20) Deshalb wurde der sogenannte „Göttinger-Zebrastreifen“ entwickelt: Die querende Radspur wird in die Mitte des verbreiterten Fußgängerüberweges eingefügt, um die Radfahrenden dazu zu bewegen, den Fußgängerüberweg nicht an der Seite zu schneiden, sondern bewusst in der Mitte der Querungsstelle zu nutzen. Diese Radführung ist in den Regelwerken (noch nicht) vorgesehen, hat sich aber in der Praxis unfallmindernd ausgewirkt und wird als möglicher Baustein im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes sogar hervorgehoben. Es ist zu überlegen, ob sich an dieser Stelle ein doppelter Zebrastreifen anlegen lässt. In den Richtlinien gibt es keine Angabe für eine maximale Breite von Fußgängerüberwegen.(13)



Foto: Burkhard Horn, Geismar Landstraße, Göttingen (12)

- (21) Interessanterweise gibt es in Rendsburg bereits einen solchen doppelten Zebrastreifen über die Straße „Am Holstentor“. Eine gepflasterte und deshalb bei hellen Lichtverhältnissen nicht sehr deutliche Ausführung. Er ist nicht mit dem Zeichen „Fußgängerüberweg“ (14) gekennzeichnet und damit gibt es rechtlich keine Vorrangregelung. Er wurde aber offensichtlich mit der gleichen Intention angelegt.(15)



- (22) Nach dem Fußgängerüberweg wird der sehr angenehm gestaltete Hans-Heinrich-Beisenkötter-Platz erreicht und damit der Beginn der langgestreckten Fußgängerzone über den Altstädter Markt, den Schiffbrückenplatz bis zur Schleuskuhle am nördlichen Ende der Altstadt.



2. Von der Nordmarkhalle (Willy-Brandt-Platz) in die Altstadt

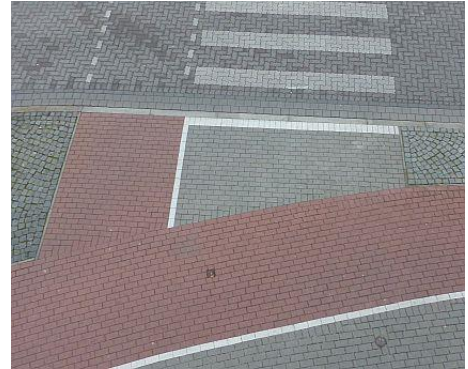
- (23) Die Nordmarkhalle am Willy-Brandt-Platz ist ein Stadtmarkt, der offensichtlich hauptsächlich von der älteren Generation zum Einkaufen des täglichen Bedarfs und als Kommunikationsort genutzt wird.



- (24) Der kleine Kreisverkehr Adenauer Straße / Bismarckstraße / Nobisstraße hat eine abgesetzte Tempo-30-Zone, damit sich in dieser kein Fußgängerüberweg befindet. Eine unsinnige und nach der Richtlinie auch nicht notwendige Regelung, weil man ja eigentlich das Tempo vor dem Zebrastreifen reduzieren will. Der Satz, dass „FGÜ in Tempo 30-Zonen (...) in der Regel entbehrlich“ sind (16), ist entbehrlich, aber man muss ihn auch jetzt schon nicht einhalten.



- (25) Der Fußgängerüberweg hat eine ausreichend große Aufstellfläche für Fußgänger.(17) Leider ist die Markierung nicht über den Radweg weiter geführt, so wie es in der Richtlinie empfohlen wird.(18)



- (26) Das ist in Rendsburg durchaus zu finden, was bundesweit noch immer recht selten vorkommt. (Foto Büdelsdorf, Nähe Brückenstraße zum Einkaufszentrum)



- (27) Bismarckstraße: Eine gute Idee, einen Trampelpfad-Übergang einfach mal zu pflastern und damit als genutzte Querungsstelle anzuerkennen. Dies ist durch das Berufsbildungszentrum Rendsburg/Eckernförde ein frequentierter Weg. Ein Zeichen für die Wahrnehmung der Fußgängerbelange ist auch folgende Querungsanlage:



- (28) Bismarckstraße Einmündung in die Kieler Straße: Eine niveaugleiche komfortable Gehwegüberfahrt.(19)



- (29) Wer jetzt den Bahnhof von der Nordostseite erreichen möchte, und das wollen ganz viele Fußgänger, muss sich auskennen oder gewisse Pfadfinderambitionen haben.



- (30) Und die Menschen kommen unentwegt mit dem Fahrrad...



- (31) ... oder zu Fuß. Die Wege, die sie gehen, sind nicht von Planern vorgesehen, sondern sind vor ihnen von hunderten von Menschen begangen worden. So sollte die Erreichbarkeit eines Bahnhofes über einen unübersichtlichen Parkplatz nicht gestaltet sein.



- (32) Wer nicht zum Bahnhof, sondern in Richtung Altstadt möchte, geht durch die Unterführung der Bahngleise in Richtung Röhlingsplatz. Dieser Durchgang ist für den getrennten Geh- und Radweg geradezu komfortabel breit. Allerdings sollte er bei jeder Tageszeit beleuchtet werden.



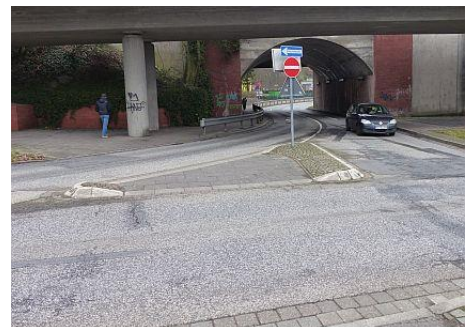
- (33) Beispielhaft könnte die Lichtkunstinstallation in der Unterführung des Bahnhofes Hennigsdorf in Brandenburg sein. Sie ist schon einige Jahre alt und könnte heute sicherlich mit deutlich weniger Energie mit LED-Leuchten betrieben werden. Anfänglich gab es auch gegen diese Maßnahme Widerstände, heute gehört dieses Kunstwerk zum Alltag und erhöht die Achtsamkeit zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



- (34) Wer nicht die Bahnunterführung und den darauf folgenden Tunnel unter der Herrenstraße (siehe 5 bis 8) benutzen möchte, sondern der Kieler Straße auf dem nur nördlich vorhandenen Gehweg folgt (übrigens: ein Radrouten- mit einem Radfahrverbotzeichen kombiniert), kommt unversehens in eine gefährliche Situation, siehe Gefahrzeichen „Fußgänger“.



- (35) Nach der Unterquerung der Dresdner Brücke folgt eine vollkommen ungesicherte Querungsanlage über eine zügig geführte Rechtsabbiegespur zu einer Dreiecksinsel und dann über die Eisenbahnstraße zum Röhlingsplatz auf der Seite des Stadttheaters. Nicht nur in dunklen Stunden sind die Fahrzeuge insbesondere bei der Querung in Richtung Altstadt für die Fußgänger äußerst gefährlich. Eine Querungsanlage, die nicht mehr den heutigen Regelwerken entspricht. So sollen „Dreiecksinseln in Verbindung mit Rechtsabbiegefahrbahnen (...) ohne Signalisierung aus Gründen der problematischen Führung von Fußgängern und Radfahrern nur in Ausnahmefällen angewendet werden.“ Aber auch dann sind Teilaufpflasterungen mit Fußgängerüberwegen anzulegen. (20) An einer so ausgebauten Abbiegespur hält sich kaum ein Autofahrer an die Regel: „Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.“(21)



- (36) Vor allem nicht, wenn man so in die Altstadt eingeführt wird (Blick vom Westen, vgl. 34). Solche übergroßen Wegweisungsschilder beschleunigen den Kraftfahrzeugverkehr unnötig und sollten grundsätzlich nicht mehr in Stadtgebieten zur Anwendung kommen.(22)



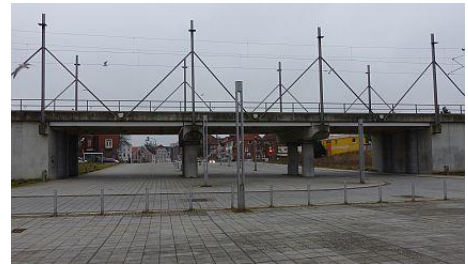
- (37) Über die Straße „Am Eiland“ oder über einen Parkweg (in der Mitte des Bildes) erreicht man übrigens den attraktiven Uferweg an der Oberen Eider mit dem Durchgang zum Schlossplatz. Von hier aus ist dies bisher noch keine besonders einladende Wegeverbindung.



- (38) Der Uferweg an der Oberen Eider mit seinem Yachthafen und der Anlegestelle ist im nord-östlichen Bereich der Altstadt eine beliebte Flaniermeile.



- (39) Von der Promenade an der Ober-Eider zum Schlossplatz gibt es einen vorbildlich breiten Durchgang für den Fuß- und Radverkehr. Ein aufwendiges Bauwerk, das aber in wenigen Schritten die Altstadt erschließt und insbesondere den Zu-Fuß-Gegenden ein angenehmes Raumgefühl vermittelt. Die Unterführung ist ein Beleg dafür, dass auch für den Fußverkehr mitunter richtig Geld ausgegeben werden muss, wenn man eine Situation grundsätzlich verbessern möchte. Davon kann dann die ganze Stadt profitieren.



- (40) Über die Denkerstraße folgt zum Schlossplatz eine Furt in ganzer Breite. Die im Regelwerk angegebene maximale Breite einer Furt von 12 Metern dürfte hier sogar überschritten sein. (23) Die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage wurden nicht überprüft, schienen aber lang zu sein.



- (41) Der danach erreichte Schlossplatz bietet viel Platz für den Fußverkehr, einen sehr ansprechenden Rundumblick und über die Straße „An der Schiffbrücke“ den Anschluss an die Fußgängerzone der Altstadt in Nord- und Südrichtung.



3. Von der Straße „Am Bahnhof“ in die Altstadt

- (42) Der Ausgangspunkt der Einmündung der Straße „Am Bahnhof“ und der Materialhofstraße in die Herrenstraße an der Feuerwache wurde ausgewählt, weil es an dieser Stelle durch die Verbindung vom Bahnhof zum Stadtteil Neuwerk und durch das große Berufsbildungszentrum am Nord-Ostsee-Kanal und ein anliegendes Altenheim starken Querungsbedarf gibt. Die Herrenstraße ist für diese Wegeverbindungen eine innerstädtische Barriere.



- (43) Für die Schüler und auch die anderen Fußgänger ist selbst die Einmündung der relativ unbedeutenden Straße „Am Bahnhof“ problematisch. Hier werden die einbiegenden Kraftfahrer zwar deutlich auf den Radweg aufmerksam gemacht, nicht aber darauf, dass davor auch noch Fußgänger queren. Zum Zeitpunkt der Beobachtung war der Fußverkehr deutlich stärker als der Radverkehr.



- (44) Oder gibt es hier gar keinen Gehweg mehr? Zumindest ist der Radweg auf der Fahrbahn der Straße „Am Bahnhof“ so markiert, als wenn er die alleinige Fortsetzung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist. Hier wäre die Einrichtung eines Fußgängerüberweges eine durchaus angemessene Maßnahme.



- (45) Die Materialhofstraße ist eine Einbahnstraße und entsprechend wird sie unangemessen schnell befahren. In die Herrenstraße wird nach Süden (rechts) zweispurig eingebogen und es folgt schon im Kreuzungsbereich eine dritte Abbiegespur Richtung Osten nach links in die Straße „Am Bahnhof“.



- (46) Auch nach Norden (links) wird zweispurig eingebogen.



- (47) Für die Straßenquerung von Fußgängern und Radfahrern ist eine große Dreiecksinsel übrig geblieben. Diese sollen generell nur noch in begründeten Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. Aber auch in solchen Fällen sollen nach den geltenden Regelwerken Teilaufpflasterungen mit einem Fußgängerüberweg angelegt werden. (24)



- (48) An dieser Kreuzung aber sind die Bordsteine an den Stellen abgesenkt, wo der Kraftfahrzeugverkehr mit zumeist unangemessener Geschwindigkeit einbiegt. Eine fatale Situation.



- (49) Hinzu kommt, dass es zu bestimmten Tageszeiten kaum noch eine Lücke im fließenden Autoverkehr gibt, so dass selbst in einem kurzen Zeitraum gefährliche Querungssituationen zu beobachten waren. An dieser Kreuzung muss es eine vollständige Signalisierung geben, zumal es keine weitere Querungsstelle in einer angemessenen Entfernung gibt. An dieser und auch an anderen Stellen am Einbahnstraßensystem, dass sich sehr eng an die Altstadt anschmiegt, stellt sich die Frage nach der Umwegempfindlichkeit von Fußgängern. In der wissenschaftlichen Literatur geht man davon aus, dass Querungsanlagen in einem Abstand von 100 bis maximal 150 Meter anzubieten sind (25).



- (50) Die Materialhofstraße bietet für Fußgänger keine günstigen Bedingungen. An der Einmündung der Obereiderstraße sind die Eckausrundungen für eine Tempo-30-Zone zu stark auf die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ausgelegt, anstatt die Geschwindigkeit zu drosseln.



- (51) Ein Blick in die durchaus romantischen Straßen im südlich von der Materialhofstraße liegenden Stadtteil Neuwerk zeigt die Probleme für den Fußverkehr überdeutlich: Sehr schöne Hauseingänge mit angrenzenden Treppenstufen, in der aufgestellten Form unbenutzbare Fahrradständer (links), häufig legal halb auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge (26) ohne Berücksichtigung notwendiger Gehwegbreiten.



- (52) Das ist dagegen die Obereiderstraße aus Kraftfahrersicht: Viel Platz zum schnellen Fahren, weil die Kraftfahrzeuge (Bewohnerparken + zeitliche Begrenzung) halb auf den Gehwegen stehen.



- (53) Das ist z.B. die Münzstraße. Mit diesem Beispiel soll der kurze Abstecher in den Stadtteil Neuwerk auch schon abgeschlossen werden. Dieser Stadtteil verdient eine eigenständige Betrachtung und professionelle Handlungsempfehlungen für eine Parkordnung, die nicht auf Kosten der Fußverkehrsflächen umgesetzt wird.



Zurück zum Weg in Richtung Altstadt über die Materialhofstraße.

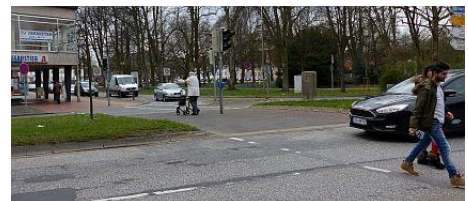
- (54) Am westlichen Ende der Materialhofstraße (rechts) stößt man auf eine sehr befahrene Kreuzung der Holstenbrücke (links) und dem Jungfernstieg (Mitte). An dieser Stelle gibt es keinen Überweg zum Stadtpark und damit keine Möglichkeit, auf dem kürzesten Weg in die Altstadt zu gelangen.



- (55) Das ist unverständlich, weil der südliche Teil des Jungfernstieges eine Tempo-30-Zone ist und der Umweg bis zur nächsten Querungsstelle und damit zum Anschluss an das Parkwegesystem am Paradeplatz (im Hintergrund) etwa 90 Meter entfernt ist. Einen solchen Umweg meiden Fußgänger (25).



- (56) Auch der Übergang über die Straße in Richtung Norden ist geprägt durch die Überschneidung sogenannter „bedingt verträglicher Verkehrsströme“ (27), d.h. aufgrund der breiten Fahrspuren und der Beschilderung gehen zahlreiche Kraftfahrer davon aus, dass sie Vorrang haben und „setzen durch“ (28).



- (57) Deshalb wurde der direkte Weg in Richtung Westen gewählt, den auch andere schon gegangen sind, quer über die Blumenwiese im Hans-Heinemann-Park (Stadtpark). Hier fehlt ganz offensichtlich ein geregelter Übergang und eine Wegeverbindung. Ein Fußgängerüberweg wäre nur im Zusammenhang mit der Wegeverbindung möglich (29) und würde nach den derzeitigen Einsatzkriterien auch zu dicht an der Ampel liegen.(30) Deshalb bliebe nur die Vervollständigung der Lichtsignalanlage (31) oder „vorgezogene Seitenräume“(32), auch als „Gehwegnasen“ bezeichnet.



- (58) Wenn man zurückblickt, kann man nicht erkennen, wie man vom Park oder aus der Altstadt in die Materialhofstraße (genau in der Mitte) gelangen kann.



An dieser Stelle gibt es zwei Möglichkeiten, in die Altstadt zu gelangen:

- (59) Zum einen erreicht man über die „Weiße Brücke“ für Fußgänger- und Radfahrer im Hans-Heinemann-Park ...



- (60) ... mit einer kurzen Unterführung der Holstenbrücke ...



- (61) ... die Straße „Am Gymnasium“ am Neuen Rathaus.
Hier wurde der Gehweg mit Aufstellern und Möblierung so ausgefüllt, dass man ihn als Fußgänger kaum noch benutzen kann. Auch an anderen Stellen in der Stadt geht es in dieser Hinsicht mitunter ungeordnet zu. Hier mangelt es offensichtlich an der Aufsicht.(33)



- (62) Das ist insbesondere auch in Fußgängerzonen unschön, in denen man versucht hat, mit verschiedenen Pflasterungen Straßen und Plätze zu gestalten.



- (63) Noch einmal zurück zum Eingangsbereich des „Hans-Heinemann-Parks“ gegenüber der Materialhofstraße (siehe 58). Von hier aus gibt es noch eine zweite Möglichkeit, die Altstadt nördlicher, etwa auf der Höhe des Schiffbrückenplatzes zu erreichen:
Der Weg führt durch einen Skulpturengarten zu einer sehr konfliktbeladenen Unterführung der Wallstraße in Richtung Altstadt.



- (64) Von einem getrennten Geh- und Radweg auf der südlichen Parkseite aus (links), gibt es plötzlich einen abbiegenden gemeinsamen und im Tunnelbereich auch recht engen Weg. Er wird von Radfahrern aufgrund des abschüssigen Geländes häufig sehr schnell befahren.



- (65) Während an vielen anderen Stellen auch in Rendsburg auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht wird (z.B. Foto in der Hindenburgstraße im Stadtteil Neuwerk), fehlt hier jeglicher Hinweis darauf, dass Radfahrer nunmehr mit den Fußgängern die Flächen teilen und die Geschwindigkeit entsprechend anpassen müssen. Hier fehlt das entsprechende markierte Zeichen für Fußgänger. (34)



- (66) Hinzu kommen noch kaum wahrnehmbare Treppen von der Haltestelle an der Wallstraße.



- (67) Dieser Wegeabschnitt ist von Fuß- und Radverkehr frequentiert und wird auch von Touristen sehr stark genutzt, weil er die direkte Verbindung von der Altstadt nach Neuwerk darstellt und damit im Zentrum des Rundganges der „Blauen Linie“ liegt (siehe 3), die in diesem Bereich bereits abgefahren ist.



- (68) So sieht es an einer anderen Stelle in der Stadt aus (Hindenburgstraße im Stadtteil Neuwerk), wenn es darum geht, auf querende Radfahrer aufmerksam zu machen. Solche Blockmarkierungen oder Querstreifen müssen auch dort zur Anwendung kommen, wenn es darum geht, die Geschwindigkeit des Radverkehrs zumindest für einen kurzen Abschnitt zu reduzieren.



- (70) So sieht der Tunneleingang von der Stadtseite bei normaler Tagesbeleuchtung aus. Die Situation ist in dieser Form nicht akzeptabel.



- (71) Die Beschilderung zeigt, dass man die Fußgänger vor den Radfahrern und die Radfahrer untereinander warnt. Das Problem ist aber in der Hauptsache, dass hier Fußgänger gefährdet werden oder sich gefährdet fühlen. Es muss eine Umkehrung erfolgen und deshalb wird vorgeschlagen:

- Die Unterführung muss grundsätzlich zu allen Tageszeiten beleuchtet werden.
- Die Fußgängerzone ist vom Schiffbrückenplatz bis zum Park durchzuziehen, mit der Zulassung des Radverkehrs und Schrittgeschwindigkeit.
- Auf beiden Seiten sind Gefahrzeichen „Vorsicht Fußgänger“ auf den Weg zu markieren. (34)



- Im Bereich der Treppen sollten zusätzlich Querstreifen markiert werden, die zur Mitte hin breiter werden. Dadurch entsteht eine optische Schwelle, die die Aufmerksamkeit der Fahrenden fördert.(35)

Es muss versucht werden, den Radverkehr auf diesem kurzen Abschnitt auf Schrittgeschwindigkeit zu reduzieren. Sollten diese Maßnahmen nicht wirksam sein, müssen die Radfahrer durch „Drängelgitter“ zum Absteigen bewegt werden. Die Vorschläge sind darauf ausgerichtet, diese und noch massivere Maßnahmen nach Möglichkeit zu vermeiden.

- (72) Von der Unterführung der Wallstraße bis zur Fußgängerzone der Altstadt und dem Schiffbrückenplatz sind es nur wenige Schritte. Der Platz, der bis 1893 Rendsburgs Hafen war, ist heute ein sehr gelungenes und ansprechendes städtebauliches Ensemble. Hier stimmen die Proportionen, die zum Wohlfühlen äußerst wichtig sind.



- (73) Was nicht immer ganz stimmt, ist die Vernachlässigung von Wegebeziehungen. Ein Makel fast aller nachträglich geplanter und umgesetzter Fußverkehrsbereiche: Die Möblierung wurde auch hier teilweise aneinandergereiht, ohne dabei zu beachten, dass die Nutzer natürlich auch Durchgänge benötigen, um sie nutzen zu können. Die aber sind teilweise zu eng.



- (74) In dieser Hinsicht sollte hier und da noch etwas nachjustiert werden: Dies ist z.B. der Durchgang zum Bäcker und Konditor auf der Nordseite des Platzes.



- (75) So sieht es dann aus, wenn Kunden den Laden erreichen wollen. Man kann sich zwar darüber wundern, dass Ladenbesitzer so etwas nicht selbst merken, aber soweit reicht die Sensibilität eben oft nicht.



- (76) Ansonsten sollte man am Schiffbrückenplatz keine grundsätzlichen Veränderungen vornehmen, eine weitere Möblierung aber nur sehr behutsam zulassen und an einigen Stellen sogar zusehen, ob man nicht auch etwas von der Möblierung einsparen kann.



Fazit:

Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?

- 1.1 Rendsburg ist zumindest in der sehr kleinen Altstadt für Fußgänger und Radfahrer recht komfortabel begeh- bzw. befahrbar.
- 1.2 Das Leitsystem und die „Blaue Linie“ sind für Gäste der Stadt eine gute Orientierungshilfe.
- 1.3 Probleme haben Fußgänger allerdings, sobald sie die Altstadt auf einer für sie günstigen bzw. kurzen Wegeverbindung verlassen möchten.

Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs

in der Stadt aussehen?

- 2.1 Will die Stadt ihre selbstgesteckten Ziele im Gesamtverkehrsplan (36) erreichen, sollte sie sich zukünftig auf die Durchlässigkeit des die Altstadt umschließenden Einbahnstraßen-Systems konzentrieren, d.h. auf die Straßenquerungen und Unterführungen.
- 2.2 Dabei sollte unbedingt über die Möglichkeiten zur besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs insbesondere an den Verbindungswegen von der Altstadt zu den anderen Stadtteilen nachgedacht werden.
- 2.3 Die vorhandenen Dreiecksinseln sollten entsprechend den Anforderungen der aktuellen Regelwerke ergänzt oder sogar rückgebaut werden.
- 2.4 Die verschiedenen Tunnel unter der Bahn und den Einbahnstraßen sollten als Engpässe für den Fußverkehr gesichert und ganztägig beleuchtet werden.
- 2.5 Darüber hinaus sind an diesen Stellen die Konfliktmöglichkeiten zwischen den Fußgängern und den Radfahrern zu vermindern, wobei die Geschwindigkeit auch des Radverkehrs im Innenstadtbereich eine große Rolle spielt.
- 2.6 In Tempo-30-Zonen sollten die Fahrspurbreiten und Eckausrundungen überprüft und nach Möglichkeit verringert werden.
- 2.7 Im Stadtteil Neuwerk ist in den Nebenstraßen ein benutzbares Gehwegsystem zu schaffen. Dabei sind die parkenden Kraftfahrzeuge die größte Herausforderung, aber auch die Fahrradabstellvorrichtungen auf den Gehwegen sind zu entfernen.

Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?

- 3.1 Punktuell ist die Wegesituation am nordöstlichen Bahnhofsausgang den Bedürfnissen des Fußverkehrs anzupassen. Hier sind die Trampelpfade bei der Wegeführung zu beachten.
- 3.2 Am Bahnhofsausgang und an möglichst vielen weiteren Stellen, z.B. an der „Blauen Linie“, sollten Orientierungspläne aufgestellt werden.
- 3.3 Die Aufstellung von Werbeträgern sollte zurückhaltender genehmigt und überprüft werden.
- 3.4 An den Stadtplätzen in der Fußgängerzone sind die Durchwegungen zu beachten und es sollte an einigen Stellen die zu eng stehende Möblierung entfernt werden.

Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?

- 4.1 In den Regelwerken fehlen konkrete Hinweise über den aufgrund der Umwegempfindlichkeit des Fußverkehrs akzeptablen Abstand zwischen Querungsanlagen.(36)
- 4.2 In den Regelwerken fehlen konkrete Angaben für Flächen, auf denen sich Fuß- und Radverkehr kreuzen und Hinweise, mit welchen Maßnahmen die Geschwindigkeit des Radverkehrs an kurzen Engstellen reduziert werden kann.
- 4.3 Die Aussage im Regelwerk, dass Fußgängerüberwege „in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich“ sind, ist zu entfernen.(16) Auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können bei der Straßenquerung Unfälle mit schweren Folgen für die Fußgänger geschehen.
- 4.4 Die Aussage im Regelwerk, dass Fußgängerüberwege „möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge anzulegen“ sind (10) ist auf den Fußverkehr zu beziehen, z.B. dass sie „möglichst im Verlauf des Gehweges“ anzulegen sind.

Anmerkungen und Quellen:

(1) „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. (1a) 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 einer Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits Anfang der 1980er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in deutschen Städten durchgeführt. (2a) 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.

(1a) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009

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

(3) Im Foto eine Ansicht aus Richtung Ober-Eider, die es aufgrund der Bebauung des Ufers in absehbarer Zukunft so nicht mehr geben wird.

(4) Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr M WBF 2007, 4.4: „Einladender wirken häufig Minutenangaben[...] Als Maß der Gehgeschwindigkeit können 1,0 – 1,2 m/s angenommen werden. Bei 1,0 m/s ist gewährleistet, dass die angegebene Zeit bis zum Ziel von ca. 85 % aller Fußgänger eingehalten werden kann.“ Weitere Informationen siehe <http://www.geh-recht.de/wegenetze#Ausschilderung>

(5) Flyer „Auf geht's! – BLUE LINE – Rundgang entlang der Blauen Linie“ + Werbeblatt „Herzlich willkommen zu einem Rundgang durch Rendsburg entlang der BLAUEN LINIE“ + Stadtplan „Rendsburg mit Cityzoom und Kanalkarte“, Tourist-Information Nord-Ostsee-Kanal

(6) Für spezielle Fragen wird die Website www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen empfohlen.

(7) siehe zu dieser Problematik ausführlichere Informationen unter <http://www.geh-recht.de/gemeinsame-Geh-und-Radwege#Qualitätsanforderung>

(8) z.B. bei Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen, nach Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen – Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR 2008, 12(3)

(9) siehe zu dieser Problematik weitere Informationen unter <http://www.geh-recht.de/haltestellen#Umsteigepunkte>

(10) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 3.3, (3)

(11) nach DIN 18040-3

(12) <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/das-goettinger-doppel-zebra>

(13) R-FGÜ 2001, 3.3, (2)

(14) StVO, Anlage 3, Zeichen 350. Lt. R-FGÜ 2001, 3. (1) sind Fußgängerüberwege „mit Zeichen 350 StVO zu beschildern.“

(15) siehe zu dieser Problematik weitere Informationen unter <http://www.geh-recht.de/zebrastreifen>

(16) R-FGÜ 2001, 2.1, (3)

(17) Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Autofahrerinnen und Autofahrer gemeint.

(18) R-FGÜ 2001, 3.3, (4)

(19) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 2006, 6.2.1.1 und: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 2002, 3.3.6.2

(20) RAST 2006, 6.3.8.2

(21) StVO, §9 (3)

(22) Es handelt sich um die Richtzeichen 438/439 der StVO §42, Anlage 3, 2. Wegweiser außerhalb von Autobahnen. In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu den §§39 bis 43, III, 3. a) ist angemerkt: „Die Ausführung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist auf das tatsächliche Erfordernis zu begrenzen; unnötig groß dimensionierte Zeichen sind zu vermeiden.“ In der Tabelle wird für rechteckige Zeichen an Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 bis 100 km/h als Größe 2 für rechteckige Verkehrszeichen 900 x 600 mm angegeben. Im aktuellen Regelwerk ist angemerkt: Die Anbringung der Wegweisung an Verkehrszeichenbrücken oder an Kragarmen über der Fahrbahn sollte außerhalb des Bereichs von Autobahnen oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen eine Ausnahme sein.“

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen, RWB 2000 (S.21). In einer Stellungnahme durch Univ.-Prof.Dr.Ing. Helmut Holzapfel der Universität Kassel für die Stadt Hamburg sind nach dem aktuellen Rechtsstand Schilderbrücken innerorts grundsätzlich zu vermeiden (Mai 2015).

(23) RAST06, 6.1.8.6

(24) Rast 2006, 6.3.8.2

(25) D. Apel, E. Brandt: Stadtverkehrsplanung, Teil 2. Stadtstraßen, Umweltaforderungen und Straßengestaltung. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Berlin 1982, vgl. www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > In welchen Abständen sind in einem Straßenzug Querungsanlagen anzubieten?

(26) StVO, Anlage 3, Zeichen 315

(27) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA 2010, 2.3.1.1: „Abbiegeströme, die gemeinsame Konfliktflächen [...] mit parallelen Fußgänger- oder Radfahrerströmen haben, können als bedingt verträgliche Verkehrsströme mit diesen unter Beachtung der Vorrangregeln nach StVO gemeinsam freigegeben werden.“

(28) Als „Durchsetzen“ wird das Drängeln oder gar durch Fußgängergruppen hindurchfahren bezeichnet, das im Widerspruch zur StVO, §9, (3) steht: „Auf Zu-Fuß-Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen, wenn nötig, ist zu warten.“ Das gilt grundsätzlich, selbst wenn Fußgänger bei Rot die Fahrbahn überqueren.

(29) R-FGÜ 2001, 2.1, (1)

(30) R-FGÜ 2001, 2.1, (2)

(31) RASt 2006, 6.1.8.6: „Problematisch sind einzelne Fußgängersignalanlagen in der Nähe von nichtsignalisierten Knotenpunkten. Häufig empfiehlt sich dann als bessere Lösung die Signalisierung des gesamten Knotenpunktes.“

(32) RASt 2006, 6.1.8.4

(33) „Gehwegaufsteller“, „Kundenstopper“, „Kundenfänger“ oder wie sie auch immer bezeichnet werden, benötigen eine Behördengenehmigung und führen insbesondere in Fußgängerzonen oder Einkaufsstraßen mitunter ein lästiges Eigenleben. Ihre Wirkung ist in der Werbe-Fachwelt äußerst umstritten.

(34) StVO, Anlage 1, Zeichen 133

(35) In Deutschland dürfen solche Querstreifen - nach der Straßenverkehrs-Ordnung StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen - nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber zum Beispiel in hellblau werden sie nicht definitiv ausgeschlossen und sind ebenso wirksam.

(29) Der Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg (GVP) wurde „als grundsätzlicher Rahmen für die Verkehrsplanung der Stadt Rendsburg“ am 27. Juni 2002 beschlossen.

(36) vgl. Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 1985, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln 1985/95, in der Bezug genommen wurde auf D. Apel, E. Brandt: Stadtverkehrsplanung, Teil 2. Stadtstraßen, Umwelthanforderungen und Straßengestaltung. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Berlin 1982. Die EAE 1985 wurde durch die RASt 2006 ersetzt, die diese Angabe nicht mehr enthält. D.h. zurzeit gibt es zu dieser wesentlichen Fragestellung in den Regelwerken keinerlei Angaben mehr. Vgl. www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen > In welchen Abständen sind in einem Straßenzug Querungsanlagen anzubieten?

Fotos soweit nicht anderes angegeben: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.

Begehungen am 3. November 2016, am 1. Februar sowie am 30. und 31. März 2017

Aufzeichnungs-Stand: 28.05.2017, zuletzt geändert am 30.06.2017

Verantwortlicher Projektleiter: Dipl.-Ing. Bauwesen **Bernd Herzog-Schlagk**

Fussverkehrs-Check-Teilnahme am 31.03.2017: Dr. **Viktoria Wesslowski**

(Vitas siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Fachbeirat)



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.