

# Modellstadt Frankfurt (Oder)

**Projektbericht:  
„Bausteine für  
Fußverkehrsstrategien“  
Berichtsstand:  
März 2020**

## Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie

Bringen Sie Ihre Ideen zur  
Förderung des Gehens ein!

  
FUSS e.V.





# Bericht

über das bundesweite Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ 2018 - 2020

## Modellstadt Frankfurt (Oder)



Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin  
Tel. 030 / 492 74 73,  
Fax 030 / 392 79 72  
info@fuss-ev.de

Autor und Projektkoordinator der  
Modellstadt Frankfurt (Oder): Bernd Herzog-Schlagk

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter  
Modellstadt Frankfurt (Oder): Patrick Riskowsky  
Stefan Lieb  
Leon Baur  
Christiane Herzog-Schlagk

Bundesweite Projektleitung: Patrick Riskowsky  
Bertram Weisshaar

Das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ wird vom 1. April 2018 bis zum 31. März 2020 durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und das Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen der Verbändeförderung gefördert sowie durch projektbezogene Vereinsspenden an den FUSS e.V. unterstützt.

## Inhalt

<b>1. Einführung</b>	S. 06
<b>2. Kurzvorstellung</b> der Stadt Frankfurt (Oder)	S. 07
<b>3. Frankfurt (Oder) im Wegenetz</b>	S. 09
3.1 Stadt der Handelswege	S. 09
3.2 Schifffahrt	S. 09
3.3 Eisenbahn	S. 09
3.4 Fernstraßen	S. 10
3.5 Fernradwege	S. 10
3.6 Fernwanderwege	S. 10
<b>4. Unterwegs in der Stadt</b>	S. 11
4.1 Modal Split und Prognosen	S. 11
4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	S. 11
4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	S. 11
4.4 Touristischer Spazierweg	S. 12
4.5 Grünzüge	S. 12
<b>5. Aktuelle Mobilitäts-Konzepte</b>	S. 13
5.1 Integriertes Stadt- und Entwicklungskonzept (INSEK)	S. 13
5.2 Nahverkehrsplan	S. 13
5.3 Luftreinhalteplan	S. 13
5.4 Lärmaktionsplan	S. 14
5.5 Klimaschutzkonzept	S. 14
5.6 Mobilitätsplan	S. 14
5.7 Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg	S. 15
<b>6. Fußverkehr in den konzeptionellen Planungen</b>	S. 16
6.1. Empfehlungen aus dem Luftreinhalteplan	S. 16
6.2 Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan	S. 16
6.3 Empfehlungen aus dem Mobilitätsplan	S. 17
<b>7. Fußverkehrsanalyse und Prioritätensetzung</b>	S. 18
7.1 Wichtige Fußverkehrsachsen in Frankfurt (Oder)	S. 18
7.2 Fehlstellen in der Gestaltung öffentlicher Räume	S. 18
7.3 Wichtige Knotenpunkte	S. 20
7.4 Prioritätensetzung im Rahmen des Projektes	S. 21
- Übersichtskarte der Hauptfußrouten	S. 21
<b>8. Route 1 (grün): An der Oder</b>	S. 22
- Einführung	S. 22
- Übersichtskarte Route 1 mit Zugängen	S. 22
1 A Vom Bahnhof bis zur Insel Ziegenwerder-Süd	S. 23
1 B Aus Altberesinchen und Neuberisinchen-Nord bis zur Insel Ziegenwerder-Süd	S. 27
1 C Aus Neuberisinchen-Nord bis zum Carthausplatz	S. 32
1 D Aus Neuberisinchen-Süd bis zum Pfingstbergtunnel	S. 34
1 E Von der Insel Ziegenwerder-Süd bis zur Stadtbrücke	S. 36
1 F Von der Stadtbrücke bis zum Marina Winterhafen	S. 50
1 G Vom Winterhafen zur Lebuser Vorstadt	S. 64
1 H Hinweise zu den Infotafeln und Wegweisungen	S. 65
- <b>Fazit und Ausblick</b>	S. 66

<b>9. Route 2 (blau): Von der Oder zum Westkreuz</b>	S. 67
- Einführung	S. 67
- <b>Fazit</b>	S. 100
<b>10. Route 4 (lila): Europäischer Fernwanderweg E11 im Stadtbereich</b>	S. 101
10.1 Die grobe Wegeführung des E11 in Europa	S. 101
10.2 Der Verlauf des E11 in Brandenburg und Polen	S. 102
10.3 Qualitätsgrundsätze für die Hauptwanderwege in Brandenburg	S. 102
10.4 Darstellung der bisher empfohlenen Wegeverläufe	S. 103
10.5 Vorschlag zur Wegeführung des E11 in Frankfurt (Oder)	S. 106
- Übersichtskarte E11-Vorschlag	S. 107
10.6 Von Nord nach Süd von der Stadtgrenze zum Bahnhof (A)	S. 108
10.7 Vom Bahnhof Frankfurt (Oder) zur Stadtbrücke nach Slubice (B)	S. 132
10.8 Vergleichende Stärken-Schwächen-Analyse der vier vorgestellten Varianten	S. 151
10.9 Fazit	S. 153
10.10 Der E11 im städtischen Freizeit-Wegenetz	S. 154
10.10.1 Jakobsweg	S. 154
10.10.2 Kleist-Route	S. 154
10.10.3 Spazierwege	S. 155
10.11 <b>Umsetzungsempfehlung und Ausblick</b>	S. 155
<b>11. Fußverkehrs-Workshop</b>	S. 156
11.1 Einleitung	S. 156
11.2 Workshop-Konzept und Ablauf	S. 156
11.3 Auswertung der Ergebnisse	S. 158
11.4 Priorisierung der Beiträge	S. 160
<b>12. Fußverkehrs-Check (Begehung)</b>	S. 161
<b>13. Vorschläge für die Website der Stadt Frankfurt (Oder)</b>	S. 163
<b>14. Empfehlungen an die Stadt Frankfurt (Oder)</b>	S. 164
Fotonachweis	S. 169
Quellen Übersicht	S. 169
Verwendete Literatur	S. 169
Verwendete Planungsgrundlagen	S. 170
Verwendete Karten	S. 171
Quellen und Anmerkungen	S. 172
	bis 178

## 1. Einführung

Als der Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. im Jahr 2016 alle bundesdeutschen Städte ab 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern fragte, ob sie Interesse daran hätten, als eine der fünf bundesdeutschen Modellstädte an der Weiterentwicklung von Fußverkehrsförderungsansätzen mitzuarbeiten, haben sich über 70 Städte gemeldet und letztlich kamen davon 35 in die engere Auswahl. Das war eine erstaunlich hohe Rückmeldung zu diesem Thema. Brandenburg war dabei das einzige Flächenland in Deutschland, aus dem sich keine einzige Stadt auch nur kurz rückgemeldet hatte. In Brandenburg gibt es allerdings auch lediglich 21 Städte mit über 20.000 Einwohnern. Und dennoch hatte sich das Land Brandenburg in seiner „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“ eindeutig dazu bekannt, eine Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ gründen zu wollen, um den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen.<sup>1</sup> Dieses strategische Anliegen war allerdings, wie sich aus Nachfragen ergab, bisher nicht mit konkreten Schritten untermauert. Deshalb hat der FUSS e.V. von sich aus die Landesregierung angesprochen und der sachkundige Projektbeirat<sup>2</sup> hat empfohlen, die Stadt Frankfurt (Oder) anzusprechen. Nachdem sich die Stadtverwaltung positiv zur Teilnahme geäußert und die Landesregierung ihre Unterstützung zugesagt hatte, erhielt die Stadt offiziell den Zuschlag, eine der derzeit 12 bundesweit fußgängerfreundlichen Modellstädte zu sein.

Das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ soll im Wesentlichen die Grundaussagen und Schwerpunktsetzungen bisheriger kommunaler Konzepte aufgreifen und die damit zusammenhängenden fußverkehrsrelevanten Fragestellungen vertiefen. Die Fachgespräche im Planungsamt, ein Fach-Fußverkehrcheck, eine Ortsbegehung und ein Workshop für Multiplikatoren werden in Frankfurt (Oder) in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführt.



Übergang Logenstraße

Das Projekt-Modellstadt Frankfurt (Oder) wird von Bernd Herzog-Schlagk als Projektkoordinator und Mitglied des Bundesvorstandes des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland für das Bundesland Brandenburg betreut. Sollten Sie einen Fehler im Text entdeckt haben oder anderer Auffassung sein, wenden Sie sich bitte direkt an den Autor

[bernd.herzog-schlagk@fuss-ev.de](mailto:bernd.herzog-schlagk@fuss-ev.de).

Die Leitung des gesamten Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (2018-20)“ obliegt Herrn Patrick Riskowski, [patrick.riskowsky@fuss-ev.de](mailto:patrick.riskowsky@fuss-ev.de).

## 2. Kurzvorstellung der Stadt Frankfurt (Oder)

Die Stadt Frankfurt (Oder) ist eine am Westufer der Oder gelegene kreisfreie Stadt und mit ihren zurzeit etwa 58.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die viertgrößte Stadt im Bundesland Brandenburg. Als „wichtiges Wirtschafts- und Verwaltungszentrum für Ostbrandenburg sowie zunehmend auch für die polnische Nachbarregion [ist sie] als Oberzentrum bzw. gemeinsam mit Eisenhüttenstadt als regionaler Wachstumskern“ eingestuft.<sup>3</sup>

Durch frühe Flächenkäufe, die Bildung des Bezirkes Frankfurt (Oder) 1952 bis 1990 und Eingemeindungen besteht der vorwiegende Teil des annähernd 150 Quadratkilometer umfassenden Stadtgebietes heute aus ländlichen Gemeinden (Kliestow, Booßen, Markendorf, Lossow u.a.), Waldflächen (Booßener Gehege, Biegener Hellen, Markendorfer Wald, Eichwald und Buschmühle) und im Süden aus dem Freizeitgebieten Helene- und Katja-See (gefluteter Braunkohlentagebau). Heute umfasst das Stadtgebiet die Teile Stadtmitte, Beresinchen, Nord, West und Süd mit insgesamt 19 Ortsteilen, 9 davon mit eigenen Ortsbeiräten.<sup>4</sup>



Frankfurt (Oder) im Jahr 1550

Frankfurt (Oder) hat eine sehr wechselhafte Geschichte: Einst in Randlage, aber kulturell und wirtschaftlich mitten in Deutschland gelegen, wurde sie zur Grenzstadt und ist heute wieder ein wenig mehr in Richtung von Europas Mitte gerückt. Die mitunter verwendete Bezeichnung „Brückenstadt“ bezieht sich aktuell wohl weniger auf die einzige „Stadtbrücke“ über die Oder, als vielmehr auf die Verbindungsfunktion zwischen Deutschland und Polen. Frankfurt (Oder) ist eine geteilte und durch die Erweiterung der EU „wiedervereinigte“ Stadt, ihr einst östlicher Stadtteil Dammvorstadt ist heute die polnische Stadt Slubice.

Schon im 14. Jahrhundert war die Stadt so vermögend, dass sie „zahlreiche Dörfer aufkaufte und ein ansehnliches Territorium bildete.“<sup>5</sup> Im Landbuch der Mark Brandenburg aus dem Jahr 1375 erscheint Frankfurt als größte und reichste märkische Stadt.<sup>6</sup> „Im Zeitalter der Renaissance war Frankfurt [zudem] ein aufstrebender Wissenschaftsschwerpunkt, 1502 wurde hier [zum Beispiel] die erste Druckerei der Mark eröffnet“<sup>7</sup> und 1506 die erste Universität im Kurfürstentum Brandenburg gegründet, die „Viadrina, die an der Oder (Viadrus) gelegene“<sup>8</sup> „Nach Leipzig und Wittenberg wurde [diese] um 1600 zur drittgrößten deutschen Universität.“<sup>9</sup> und sie hatte im 18. Jahrhundert „die erste und lange Zeit einzige öffentliche Bibliothek im Königreich Preußen.“<sup>10</sup> Doch 1811 wurde die Universität in die Breslauer Leopoldina integriert<sup>11</sup> und kehrte erst im Jahr 1991 als Neugründung Europa-Universität Viadrina mit ca. 6.500 Studierenden wieder zurück in die Doppelstadt Frankfurt-Slubice.

Die Bevölkerung der Stadt hat unter den Kriegen und mehrmaligen Überschwemmungen sehr gelitten. 85 % der Bevölkerung verstarb während des Dreißigjährigen Krieges.<sup>12</sup> Da

Frankfurt (Oder) nie eine Industriestadt war und es auch kaum wichtige Militäranlagen gab, blieb sie von Kriegshandlungen im 2. Weltkrieg weitgehend verschont. Die Innenstadt wurde erst in den letzten Tagen durch Bombardierungen und nach der Besetzung durch Brandschatzung<sup>13</sup> zu etwa 75 % zerstört.<sup>14</sup> Nur etwa 20 % der evakuierten oder geflüchteten Frankfurterinnen und Frankfurter kehrten in die zerstörte Stadt zurück, die ab den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts wieder aufgebaut wurde.<sup>15</sup> Die Bahnhofsstraße war 1951 der erste wiederaufgebaute Straßenzug und es folgten die Huttenstraße, die Karl-Marx-Straße usw. „1961 begann die Bebauung des Winzerrings (in Altberesinchen) und von Frankfurt-Süd, 1969 folgte das `Kosmonautenviertel` [westlich von Beresinchen], Frankfurt-



Nord, 1970 Halbe Stadt [und] 1984 konnte das Gebiet Neuberresinchen fertiggestellt werden.“<sup>16</sup> 1988 hatte Frankfurt (Oder) mit 88.000 Einwohnern ihren historischen Höchststand, danach hat die Stadt durch die hohe Arbeitslosigkeit und den Geburtenrückgang annähernd 30 Prozent ihrer Bewohnerinnen und Bewohner verloren. „Von negativen Einwohnerentwicklungen und Rückbaumaßnahmen war in den vergangenen Jahren insbesondere das Stadtgebiet Neuberresinchen betroffen.“<sup>17</sup> Es gibt unterschiedliche Prognosen über die Weiterentwicklung, die aber alle einen deutlichen weiteren Rückgang voraussagen.<sup>18</sup> Dem entgegen steht die weitere Entwicklung zu einem Wissenschafts- und Forschungsstandort mit z.B. dem Leibnitz-Institut für innovative Mikroelektronik und zahlreichen Unternehmen zukunftsorientierter Branchen.

Heute ist das Stadtbild geprägt durch einige wenige markante erhaltene und restaurierte Gebäude (Rathaus, mittelalterliche Stadtkirchen, Post, etc.), sehr schön restaurierte Straßenzüge (Große Oderstraße, Lindenstraße, Lessingstraße, Fischerstraße etc.), das Einkaufszentrum Oderturm/Lenné-Passagen und großflächige Neubaugebiete in Plattenbauweise (Hansa Nord, Südring, Neuberresinchen etc.). Angesichts der Nachkriegsbedingungen ist der Wiederaufbau der Stadt als eine enorme Leistung anzuerkennen, auch wenn aus heutiger Sicht – wie in vielen anderen deutschen Städten auch – Städtebau und Raumordnung der damaligen Zeit heutigen Interessen einer urbanen Stadtentwicklung im Wege stehen mögen.



## 3. Frankfurt (Oder) im Wegenetz

### 3.1 Stadt der Handelswege

Franckinfurd, Frankenvorde uff der Odir oder Francofurti ad Viadrum (lateinisch) wurde aus einem bereits bestehenden Marktplatz in einer äußerst günstigen geographischen Lage an einer Oderfurt<sup>19</sup> als Marktsiedlung für deutsche Kaufleute gegründet.<sup>20</sup> „Im Mittelalter war es durch seine Lage an großen Handelswegen zu Lande und zu Wasser, von West nach Ost und von Süd nach Nord, wohl die bedeutendste Stadt der Mark“ Brandenburg.<sup>21</sup> Wobei der



Rathaus mit Marktplatz

Ost-West-Handel stets wichtiger war „als der dem Strom folgende Nord-Süd-Handel.“<sup>22</sup> Die Verleihung der Stadtrechte aus dem Jahr 1253 beinhaltete bereits „die Erlaubnis zum Brückenbau über die Oder und zur Errichtung der Schwesterstadt namens Sliwitz. Die große alte West-Ost-Handelsstraße verlief seitdem nicht mehr über Lebus, [...] sondern über Frankfurt“<sup>23</sup> Dadurch entwickelte sich Frankfurt zur Messestadt<sup>24</sup> und „zum führenden Fernhandelsplatz im nordostdeutschen Binnenland“<sup>25</sup> und wurde zwischen 1368 und 1525 Mitglied der Hanse.<sup>26</sup> Vom Großen Kurfürsten erhielt sie den Beinamen „Haupt- und Handelsstadt“.<sup>27</sup>

### 3.2 Schifffahrt

Doch nach der Eröffnung des Friedrich-Wilhelm-Kanals im Jahr 1669 als erste Spree-Oder-Verbindung wurde der wichtige Handelsstrom von Hamburg über Berlin nach Breslau südlich an Frankfurt vorbeigeführt.<sup>28</sup> und die Stadt geriet schifffahrtsmäßig ins Abseits.<sup>29</sup> Zum Ausgleich wurde Frankfurt das sogenannte Niederschlagsrecht zugebilligt, das heißt, „alle zu Land und Wasser Frankfurt passierenden Waren [mussten] in der Stadt niedergelegt und drei Tage zum Verkauf“ angeboten werden. Es war reisenden Kaufleuten verboten, Wege zu nutzen, die an Frankfurt vorbeiführten. Es waren Niederschlags-, Wasser- und Brückenzoll zu entrichten.<sup>30</sup> Gleichzeitig war Frankfurt eine wichtige Zwischenstation der staatlichen Post auf den Querverbindungen zwischen Berlin und Königsberg sowie Berlin und Breslau geworden.<sup>31</sup>

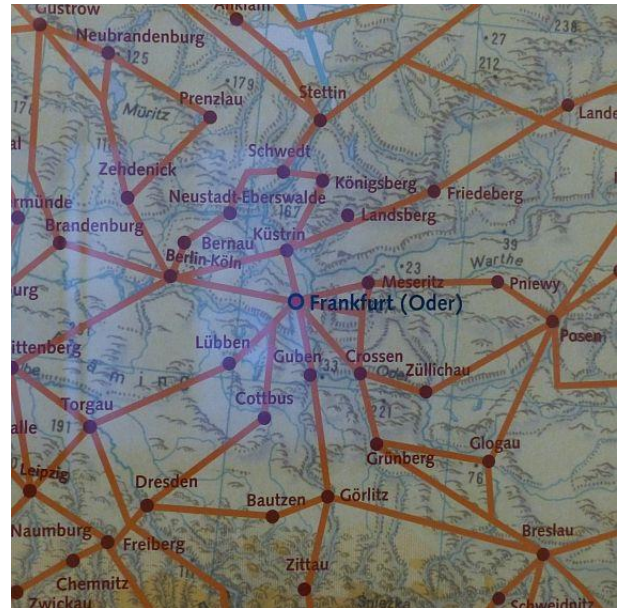
### 3.3 Eisenbahn

„Das Eisenbahnzeitalter begann für die Oderstadt 1842 mit der Eröffnung der Strecke“<sup>32</sup> vom Frankfurter Hauptbahnhof zum „Frankfurter Bahnhof“ in Berlin.<sup>33</sup> setzte sich schon wenige Jahre später mit der Fertigstellung der Verbindung nach Breslau und über Oderberg nach Wien fort. 1870 wurde mit der Einweihung der 444 Meter langen Eisenbahnbrücke über die Oder<sup>34</sup> mit der Strecke über Posen und Warschau eine West-Ost-Verbindung bis nach Russland geschaffen. Der Frankfurter Hauptbahnhof war damit und mit zahlreichen weiteren Regionalverbindungen „zum Zentrum eines Eisenbahnverkehrskreuzes geworden.“<sup>35</sup> Heute hat der Bahnhof im deutschen Bahnnetz eine deutlich geringere Bedeutung. Doch trotz der zahlreichen Streckenstilllegungen und Zugausdünnungen wird er von vier Regional-Bahnen (RB) und einem Regional-Express (RE 1 von Cottbus nach Magdeburg) angefahren und

liegt nach wie vor auf der Strecke zwischen Paris und Moskau mit allerdings nur noch drei Verbindungen pro Woche. Dennoch ist „Frankfurt (Oder) [...] heute Grenzort mit den wichtigsten Straßen- und Eisenbahnverbindungen nach Polen.“<sup>36</sup> „Etwa die Hälfte aller Grenzübertritte zwischen Deutschland und Polen“ erfolgt über diesen Eisenbahngrenzübergang.<sup>37</sup>

### 3.4 Fernstraßen

Die Autobahn nach Frankfurt wurde im Jahr 1937 eingeweiht und ist heute als Bundesautobahn A 12 und damit als Teil der Europastraße E 30 eine wichtige West-Ost-Verbindung mit den beiden Ausfahrten Frankfurt (Oder)-West und Frankfurt (Oder)-Mitte. Die 1957 errichtete Brücke



Karte mit der Eintragung der mittelalterlichen Handelswege

über die Oder nach Swiebodzin/Schwibusch liegt südlich der Eisenbahnbrücke knapp vier Kilometer von der Stadtbrücke entfernt und bereits etwas außerhalb der bewohnten Gebiete. Darüber hinaus durchqueren Frankfurt (Oder) die Bundesstraßen B 5, B 87 und B 112. Der Straßenzug Kieler Straße – Leipziger Straße (B 112) ist mit maximal etwa 15.000 Fahrzeugen pro Richtung der am dichtesten befahrene Straßenabschnitt in der Stadt.<sup>38</sup>

### 3.5 Fernradwege

Der „Oder-Neiße-Radweg“ (D-Route 12) von der Mündung der Neiße in Tschechien bis nach Szczecin/Stettin auf der Westseite der Oder durchquert ebenfalls Frankfurt (Oder)<sup>39</sup>, wogegen der Deutsch-Polnische Freundschaftsweg „Grüne Oder“ auf der Ostseite derzeit erst in Kostrzyn/Küstrin nördlich von Frankfurt (Oder) beginnt.<sup>40</sup> Hier müssen der Oder-Neiße-Radweg ab Frankfurt und die Brücke nach Kostrzyn benutzt werden.

### 3.6 Fernwanderwege

Frankfurt (Oder) liegt zudem auf der Strecke des Europäischen Fernwanderweges E11<sup>41</sup> der im Gegensatz zu allen anderen hier genannten Wegeführungen bisher in den Stadtplänen nicht aufgenommen wurde.<sup>42</sup> Die innerstädtische Wegeführung sollte unbedingt im Rahmen des Projektes näher untersucht werden. Darüber hinaus verläuft einer der europäischen Jakobswegen<sup>43</sup> von Gniezno/Gnesen in Polen durch Frankfurt (Oder) in Richtung Tangermünde (Nordroute) und in Richtung Leipzig (Südroute).<sup>44</sup>

## 4. Unterwegs in der Stadt

### 4.1 Modal Split und Prognosen

In Frankfurt (Oder) werden 51 % aller Wege im Auto (MIV = motorisierter Individualverkehr), 32 % zu Fuß, 13 % im öffentlichen Personennahverkehr und 4 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Binnenverkehr (87 % aller Wege) ist das Verhältnis 49 % Pkw einschließlich Mitfahrer zu 35 % zu Fuß nicht deutlich anders. Fast die Hälfte aller Wege zwischen ein und drei Kilometern Länge (29 % aller Wege) erfolgen mit dem Auto. Nur im Einkauf-, Dienstleistungs- und Freizeitbereich (59 % aller Wege) ist der Anteil der Fußwege mit 40 % höher.<sup>45</sup> Aufgrund der prognostizierten Abnahme der Einwohnerzahl sowie der demografischen Entwicklung wird eine Abnahme der Verkehrsleistung (Personenkilometer je Tag) zwischen 2015 und 2030 um ca. 12 % angenommen, wobei die Verkehrsleistung zu Fuß mit – 8% am geringsten ausfallen soll.<sup>46</sup>



Heilbronner Straße

### 4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

„Beim Wiederaufbau der Innenstadt seit dem Ende der fünfziger Jahre wurde die ursprüngliche Straßenführung der Gründungsstadt nur zum Teil beigehalten“.<sup>47</sup> Es entstanden einige sehr breite Straßen (z.B. der Straßenzug Berliner Straße – Karl-Marx-Straße), die zwischenzeitlich teilweise für den motorisierten Individualverkehr wieder zurückgebaut und eingeeengt wurden, womit aber die Schneisenwirkung auch wegen der vorhandenen Straßenbahngleise nicht aufgehoben werden konnte.

### 4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

In Frankfurt wurde 1886 der erste Omnibusbetrieb mit Pferden aufgenommen. 1898 folgte die Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn mit drei Linien und einer Länge von 9,5 Kilometern. Bereits im ersten Jahr wurden knapp 2 Millionen Fahrgäste befördert, zwei Jahre später wurden zwei weitere Linien eröffnet. Nach Zerstörungen durch zwei Weltkriege und Wiederaufbau empfahl das Verkehrsministerium der DDR 1968, „die Straßenbahn schrittweise zurückzubauen und als prognostisches Nahverkehrsmittel ausschließlich KOM einzusetzen“, da für Städte unter 300.000 Einwohnern die Straßenbahn keine Perspektive sei. Da aber nicht genügend Busse zur Verfügung standen, wurde 1970 die bis dahin einzige stillgelegte Strecke wieder in Betrieb genommen. Die Ölkrise und Gutachten zugunsten der Straßenbahn führten letztlich zum Beschluss der Bezirksverwaltung 1973, die Straßenbahn zum dominierenden Nahverkehrsmittel auszubauen. Heute erfolgt der öffentliche Personennahverkehr auf fünf Straßenbahn- (43 km) und acht Stadtbuslinien und wird unterstützt durch sechs Regionalbuslinien. Den jährlich etwa 11 Millionen Kunden stehen 48 Straßenbahn-, 187 Bus- und 37 kombinierte Haltestellen zur Verfügung, womit die Stadt über ein herausragendes Nahverkehrssystem verfügt.<sup>48</sup>



Karl-Marx-Straße mit der Friedenskirche im Hintergrund

fast parallel dazu ein langgestreckter städtischer Grünzug bester Qualität, der noch heute den Lebensraum der Stadt aufwertet. Die nach Westen angrenzende Straße „Halbe Stadt“, war damals die „vornehmste Allee Frankfurts“<sup>51</sup> Darüber hinaus verfügt die Stadt über weitere schöne Grünanlagen z.B. den Anger, Kleistpark oder die Insel Ziegenwerder im Innenstadtbereich sowie den Wildpark Rosengarten, den Botanischen Garten oder die Waldgebiete etwas außerhalb des engeren Stadtgebietes. Auffällig sind in Frankfurt (Oder) zudem die zahlreichen Kunstwerke im öffentlichen Raum.<sup>52</sup>

#### 4.4 Touristischer Spazierweg

Bürgerinnen und Bürger der Städte Frankfurt (Oder) und Slubice haben gemeinsam zu Ehren des berühmten Dichters Heinrich von Kleist sowie seines Großonkels Ewald Christian von Kleist die „Kleist-Route“ entwickelt. „Sie ist ca. 20 Kilometer lang und kann zu Fuß oder mit dem Fahrrad [erlebt] werden.“<sup>49</sup>

#### 4.5 Grünzüge

„Die Mauer, die das Rechteck der alten Stadt umgab, [...] wurde seit 1815 sukzessive beseitigt und nach einer Planung von Peter Joseph Lenné in Parkanlagen verwandelt.“<sup>50</sup> Dadurch entstand nur wenige Meter vom Uferweg an der Oder entfernt



Grünanlage „Anger“ mit sowjet. Ehrenmal

## 5. Aktuelle Mobilitäts-Konzepte

### 5.1 Integriertes Stadt- und Entwicklungskonzept (INSEK)

„Die Aufgabenstellungen [der Stadt- und Verkehrsplanung] konzentrieren sich auf die Erfüllung heutiger und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse der BürgerInnen und Gäste, die Stärkung des Umweltverbundes im Modal Split (Verkehrsmittelwahl), sowie die Sicherung leistungsfähiger und umweltfreundlicher Infrastruktursysteme für die gesamte Region [...]“.<sup>53</sup> Mit dem politisch beschlossenen „Integrierten Stadt- und Entwicklungskonzept (INSEK)“<sup>54</sup> wird lediglich der Rahmen für eine integrierte, nachhaltige Stadtentwicklung mit „möglichst nachhaltig wirkende[n] Verkehrs- und Versorgungssysteme[n]“ etc. gesetzt, die Begrifflichkeit „Optimierung der Mobilität“ wird aber darin noch nicht handlungsorientiert untersetzt.<sup>55</sup> Für die Umsetzung wurden verschiedene Planungsinstrumente entwickelt:

### 5.2 Nahverkehrsplan

Nahverkehrspläne sind, wie auch der „Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt“, auf den öffentlichen Personen Nahverkehr ÖPNV bezogen. Das mag nicht mehr zeitgemäß sein und einige Nahverkehrsbeiräte beschäftigen sich längst auch mit dem Fuß- und Radverkehr und selbst mit der Anbindung an den öffentlichen Fernverkehr. Im Nahverkehrsplan 2011 ist die „weitreichende Barrierefreiheit“ als strategisches Ziel angegeben, die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen wird nicht gesondert problematisiert.<sup>56</sup> Dies könnte im Mobilitätsplan der Stadt (siehe Abschnitt 5.6 und 6.4) mit dem Ziel gemeint sein, eine „bessere Verknüpfung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes“ zu erreichen.<sup>57</sup>

### 5.3 Luftreinhalteplan

Im „Luftreinhalteplan Frankfurt (Oder)“ wird als „Allgemeine Grundstrategie zur Schadstoffminderung“ empfohlen, möglichst kurze Wege anzustreben „(Umsetzung städtebauliches



Lessingstraße

Leitbild der kompakten Stadt)“ und bei der „modale[n] Verkehrsverlagerung (‘Modal-Schift’) auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bzw. eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung [zu setzen]. Für beide Minderungssäulen ist die Förderung des Umweltverbundes von herausragender Bedeutung, da Angebot und Zustand der Verkehrsanlagen ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl sind. Entsprechend liegt hier die wesentliche Steuerungsgröße in der Angebotsplanung.“ Eine „langfristige Verlagerungsstrategie zu Gunsten des Umweltverbundes [...], eine generelle [Steigerung] der Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität [...und ] auch gesamtstädtische Maßnahmen

zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens“ ziehen sich als Kernaussagen durch den Luftreinhalteplan, denn „jede Ortsveränderung, die zukünftig statt mit dem Pkw zu Fuß, mit dem Fahrrad oder unter Nutzung des ÖPNV zurückgelegt wird, sorgt für eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Stadtgebiet.“ Deshalb ist „eine Veränderung der Prioritätensetzung bei den Investitionen im Verkehrssektor zu Gunsten des Umweltverbundes erforderlich.“<sup>58</sup> Der Luftreinhalteplan enthält bereits sehr konkrete Maßnahmenvorschläge (siehe Abschnitt 6.2).

## 5.4 Lärmaktionsplan

Auch nach dem „Lärmaktionsplan Stadt Frankfurt (Oder) „bildet die Förderung des Umweltverbundes und die damit verbundene Substitution lärmverursachender Kfz-Verkehre [...] einen wesentlichen Baustein der integrierten Lärminderungsstrategie.“<sup>59</sup> Er enthält ebenfalls bereits sehr konkrete Maßnahmenvorschläge (siehe Abschnitt 6.3).

## 5.5 Klimaschutzkonzept

Das „Integrierte Kommunale Klimaschutzkonzept Stadt Frankfurt (Oder)“ dient u.a. als Handlungsgrundlage, um „konkret Maßnahmen zur Energieeinsparung [und] Energieeffizienz [...] umzusetzen.“<sup>60</sup> „Bei der Energiebilanz ist beim Sektor Verkehr mit einem Anteil von 34,6 % der größte Energieverbrauch zu verbuchen.“ Bei der durch die wirtschaftliche

und Bevölkerungsentwicklung verursachten Abnahme in den Jahren 1990 bis 2010 hat der Verkehr allerdings mit etwa 20 % deutlich weniger abgenommen als die Gesamt- abnahme inklusiv Wirtschaft und Haushalte um ca. 30 %. In den Jahren 2006 bis 2010 war sogar wieder ein Anstieg um 3,4 % zu verzeichnen. Dagegen sehen die Verfasser des Konzeptes mit ca. 38 % im Verkehrssektor die größten Einsparungspotenziale im Zielszenario des Jahres 2020. „Beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß rangiert der Sektor Verkehr mit anteiligen 32,2 % auf Platz zwei.“ „Die Stadt Frankfurt (Oder) verpflichtet sich [...], die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2020 um weitere 13 % gegenüber 2010 zu senken. Als Maßnahmen werden im Handlungsfeld Verkehr u.a. ein „Verkehrsentwicklungskonzept für klimaschonende urbane Mobilität, [die] Umsetzung prioritärer Projekte aus bestehenden Konzepten [und ein] attraktives ÖPNV-Angebot“ genannt.<sup>61</sup> Wie auch in anderen Städten und bundesweit ist in



Karl-Marx-Straße (Magistrale) in Richtung Norden

Frankfurt (Oder) zu erkennen, dass die Erfolge bei der Erreichung der Klimaschutzziele durch den Anstieg im Verkehrssektor konterkariert werden. Hier sind also deutlich größere Anstrengungen notwendig, erforderlich ist eine Mobilitäts-Wende.

## 5.6 Mobilitätsplan

Ende 2017, also drei Jahre vor dem Zielszenario des Klimaschutzkonzeptes, wurden erste Teile vom „Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+“ im Entwurf fertig gestellt. In dieser umfangreichen Analyse ist die Verträglichkeit ein wesentlicher Grundsatz: „Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs [womit der motorisierte Individualverkehr MIV gemeint sein muss] müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung, aber auch der Bündelung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen



Leipziger Straße / Thälmannbrücke

Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können.<sup>62</sup> Mit diesem Grundsatz könnte man natürlich auch eine Autobahnzufahrt begründen, doch sind die „Förderung des Rad- und Fußverkehrs als besonders umweltverträgliche Form des Individualverkehrs“, die „hohe Qualität der öffentlichen Räume und Plätze“ sowie die „Minimierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs“ (MIV) als Ziele benannt.<sup>63</sup> „Die Phase der extensiven Infrastrukturerweiterung im Straßennetz kann in Frankfurt (Oder) als weitgehend abgeschlossen betrachtet werden. [...] In diesem Zusammenhang wird der Rückbau von überdimensionierten Verkehrsanlagen [...] angestrebt.“

Es ist erforderlich, „Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen.“<sup>64</sup> Die Vorgabe, „grundsätzlich[er] barrierefreie[r] Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln“ ist sicher ein sehr hoher Anspruch, aber bezüglich der demografischen Entwicklung ein wichtiges Ziel.<sup>65</sup>

## 5.7 Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg

Auch das Land hat eine „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“ veröffentlicht und sich zum Ziel gesetzt, „den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf über 50 Prozent in 2030 [zu] erhöhen.“ Erreicht werden soll das Ziel z.B. durch die „Unterstützung von Strategien für eine Stärkung der Nahmobilität (z.B. Fußverkehr [...])“ und durch die Gründung einer Landesinitiative „Stadt zu Fuß“.<sup>66</sup>

## 6. Fußverkehr in den konzeptionellen Planungen für Frankfurt (Oder)

Im Gegensatz zum Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt (Oder) und der Radverkehrskonzeption der Stadt gibt es für die Mobilität mit dem deutlich höchsten Weegeanteil (Modal Split) im Umweltverbund keine eigenständige strategisch ausgerichtete Planungsgrundlage. Die allgemeine Weichenstellung hin zu mehr Wegen im Umweltverbund wurde allerdings in allen Planungsinstrumenten sehr deutlich herausgestellt. Sie beinhalten eine Stärkung auch der Mobilität zu Fuß und enthalten bereits konkrete Vorschläge für Infrastrukturmaßnahmen:

### 6.1 Empfehlungen aus dem Luftreinhalteplan

„Um auch im Binnenverkehr eine weitere Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes zu erreichen“ wird im „Luftreinhalteplan Frankfurt (Oder)“ u.a. die „Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr“ gefordert, „z.B. durch Reduzierung der Widerstände an Lichtsignalanlagen, ausreichend dimensionierte und attraktive Fußwege im Zuge von Hauptverkehrsstraßen, Anlage hochwertiger Fußwegachsen auf wichtigen städtischen Quelle-Ziel-Relationen, barrierefrei gestaltete Fußgängerverkehrs-



Übergänge Einkaufszentrum „Oderturm“ zu den „Lenné-Passagen“

anlagen.“ Darüber hinaus wird eine „konsequente verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz mittels Fahrbahneinengungen, Plateaupflasterungen, Fahrbahnversätzen, Straßenraumbegrünung etc.“ für erforderlich gehalten. „Beim Fußgänger- und Radverkehr sollten die günstigen strukturellen Voraussetzungen des kompakten Stadtgebietes der Stadt Frankfurt (Oder) genutzt werden“, und es wird darauf hingewiesen, dass sich „eine Vielzahl von Wohngebieten und wichtigen Zielen [...] ausgehend vom Rathaus in einem Radius von lediglich 3-5 km“ befinden und diese Wege „problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden“ können.<sup>67</sup>

### 6.2 Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan

Auf die „Potenziale, vor allem für die Abwicklung der innerstädtischen Binnenverkehre“ durch den Fußverkehr wird auch im „Lärmaktionsplan Frankfurt (Oder)“ hingewiesen. Wobei die dort abgebildeten Entfernungsisochronen<sup>68</sup> deutlich machen, dass bereits in einer Entfernung von bis zu drei Kilometern - in dieser Entfernung werden 56 % aller Wege zurückgelegt<sup>69</sup> - der urbane Innenstadtbereich erfasst wird. Damit wird die Bedeutung des Fußverkehrs noch stärker hervorgehoben. Als „Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs“ sollen gesamtstädtisch die „Querungsbedingungen zur Reduzierung von Trennwirkungen sowie zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit [...] insbesondere [durch] Mittelinseln und Fußgängerüberwege“ umgesetzt werden. Hierfür werden bereits ganz konkrete Straßenabschnitte wie z.B. die Müllroser Chaussee/Otto-Hahn-Straße oder die Karl-Liebnecht-Straße beispielhaft genannt. Die Barrierefreiheit ist u.a. durch Bordabsenkungen zu erreichen und es ist „eine schrittweise Sanierung mangelhafter Gehwegoberflächen im gesamten Stadtge-



biet erforderlich.“ Vordringlich empfohlen wird auch hier „aus dem Netzzusammenhang heraus qualitativ hochwertige Achsen“ zu definieren. Für das Nebennetz wird im Zusammenhang mit der verkehrsberuhigten Gestaltung darauf hingewiesen, dass die Eingangsbereiche sowie die Grundstücksüberfahrten „generell mittels Gehwegüberfahrten erfolgen“ sollen.<sup>70</sup>

### 6.3 Empfehlungen aus dem Mobilitätsplan

In den zum Zeitpunkt der Projektdurchführung vorliegendes Abschnitten vom „Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+“ wird die Gleichberechtigung besonders hervorgehoben: „Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein.“<sup>71</sup> „Alle Stadtteile und Strukturschwerpunkte sind in die Netze aller Verkehrsmittel einzubinden [Anmerkung: also muss es auch ein Fußwegenetz geben]. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an das Hauptnetz des Radverkehrs.“<sup>72</sup> Hier ist das Fußwegenetz nicht erwähnt, allerdings wird die Nordbahntrasse in Wuppertal als gutes Beispiel herangezogen, „den Fuß- und Radverkehr konfliktarm“ auf aufgegebene Flächen (z.B. Bahn- oder Stellplatzanlagen) zu führen.<sup>73</sup> Es folgt ein klares Bekenntnis zur Fußverkehrsförderung: „Der Anteil des Fußgängerverkehrs in Frankfurt (Oder) ist überdurchschnittlich hoch und als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart weiterhin zu fördern.“ Es werden z.B. vorgeschla-



Bahnunterführung Bahnhofstraße zum Dresdener Platz



Übergang Luxemburg-Straße im Verlauf des Lenné-Parks

gen, „eine hohe Aufenthaltsqualität, die den Fußweg nicht nur auf den Zweck zur Überwindung von Entfernungen reduziert, intakte Fußwege und ausreichend dichte Querungsstellen des Straßennetzes (und sonstiger trennender Barrieren), die Reduzierung der Trennwirkung von Straßen [und] möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen.“<sup>74</sup> „Die Belange [der Fußgänger und Radfahrer, sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher] müssen also in Planung, Umsetzung und Betrieb in erhöhtem Maße berücksichtigt werden.“<sup>75</sup> Dafür wird „die Benennung und Beteiligung bestimmter Beauftragter (z.B. für Radverkehr, Fußverkehr, Senioren, Schüler etc.)“ empfohlen. Die bereits bestehenden Strukturen sind in Frankfurt (Oder) zu stärken und ggf. auszubauen.“<sup>76</sup> Im Mobilitätsplan werden dem Fußverkehr und der Gestaltung von Straßenräumen Kapitel mit konkreter Nennung von „wichtigen Fußverkehrsachsen, Barrieren und Querbarkeit“ von Fahrbahnen gewidmet.<sup>77</sup> Von den 15 genannten „Straßenräume[n] mit gestalterischen Mängeln im Stadtgebiet“ betreffen alle die eingeschränkte Mobilität von Fußgängerinnen und Fußgängern (siehe Abschnitt 7.1).<sup>78</sup>

## 7. Fußverkehrsanalyse und Prioritätensetzung

Im Gegensatz zu den meisten Städten in Deutschland gibt es in Frankfurt (Oder) im derzeit in Arbeit befindlichen Mobilitätsplan bereits sehr konkrete Angaben über wichtige Fußverkehrsachsen sowie über Fehlstellen in der Gestaltung öffentlicher Straßenräume.

### 7.1 Wichtige Fußverkehrsachsen in Frankfurt(Oder)

Als die wesentlichen Fußverkehrsachsen werden benannt:

A. der Straßenzug Rondo-Solidarnosci / Stadtbrücke / Karl-Marx-Straße,

B. die Oderpromenade,

C. die Grünanlagen Am Anger, Kleistpark, Lennépark, Linaupark und die Insel Ziegenwerder (hinzufügen müsste man hier noch die Verbesserung der Zugänglichkeit) sowie

D. die Wege zu den Ortsteilzentren und wichtigen ÖV-Zugangspunkten (Bahnhof Hansaplatz, Hedwigs Einkaufspark, Südring).<sup>79</sup>

E. Weiterhin ist eine Verbindung vom Holzmarkt über Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße / Schmalzgasse / Lennépark / Pablo-Neruda-Block / Thomas-Müntzer-Hof zum Kleistpark eine sehr wichtige Fußverkehrsverbindung und soll dahingehend ausgebaut werden.



Fußgängerbrücke zur Insel Ziegenwerder

Hinzufügen müsste man die aus touristischer Sicht relevanten Verbindungen, also F. den Europäischen Fernwanderweg E 11,

G. den europäischen Jakobsweg sowie

H. die Kleist-Route

und die dafür notwendigen Querungsanlagen. Daraus ließen sich Spazierwege,

Laufwege oder auch ein grüner Rundweg

um die die Innenstadt herum (Lenné-Park / Anger / Ziegenwerder / Oderpromenade)

ableiten.

### 7.2 Fehlstellen in der Gestaltung öffentlicher Straßenräume

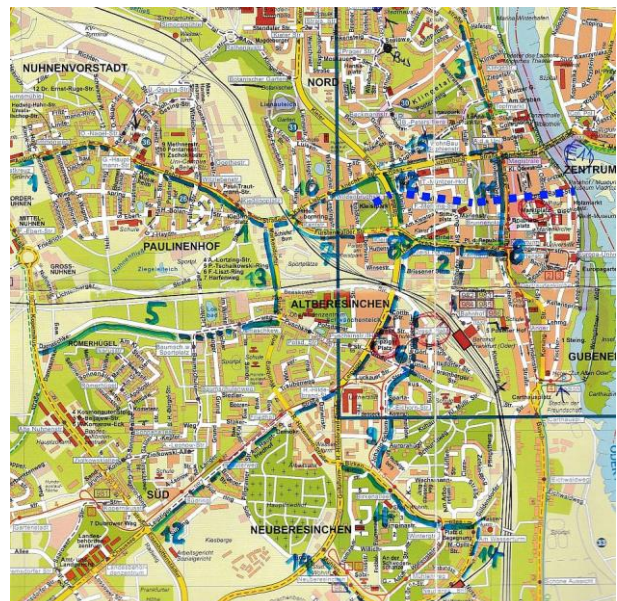
„Als Straßenräume mit gestalterischen Mängeln im Stadtgebiet sind u.a. die folgenden zu nennen:

[1.] August-Bebel-Straße (Fahrbahn im Verhältnis zum Seitenraum zu breit) - Nuhnenvorstadt

[2.] Bahnhofstraße (große Barrierewirkung, enge Seitenräume) - Gubener Vorstadt

[3.] Berliner Straße (große Barrierewirkung der Fahrbahn, insbesondere zwischen Slubicer Straße und Klingestraße) - Lebuser Vorstadt

[4.] Birkenallee (überdimensionierte Fahrbahn, erste Maßnahmen durch Markierung getroffen) - Neubereshinchen/Nord und Neubereshinchen/Süd



Eine erste Orientierungs-Skizze zum Auffinden der genannten Straßenzüge

- [5.] Damaschkeweg (enge Seitenräume, teils desolat) - Kosmonautenviertel
- [6.] Fürstenberger Straße (Verbindungsstraße durch Gebiet mit potentiell hoher Aufenthaltsfunktion, Pflasterbauweise trotz recht hoher Verkehrsstärken) - Altberesinchen
- [7.] Fürstenwalder Straße (große Barrierewirkung der Fahrbahn) - Obere Stadt
- [8.] Heilbronner Straße (große Barrierewirkung der Fahrbahn) - Stadtmitte, Gubener Vorstadt und Halbe Stadt
- [9.] Johann-Eichhorn-Straße (teils keine Anlagen für Fußgänger) - Neuberresinchen/Nord
- [10.] Karl-Liebknecht-Straße (enger Straßenraum, unübersichtlich, hohe Verkehrsmengen, Schule) - Obere Stadt
- [11.] Karl-Marx-Straße (überdimensionierte Fahrbahn) - Stadtmitte
- [12.] Leipziger Straße (Barrierewirkung, enge Seitenräume) - Altberesinchen
- [13.] Markendorfer Straße (enge Seitenräume, teils desolat) - Nuhnenvorstadt
- [14.] Mühlenweg (überdimensionierte Fahrbahn) - Neuberresinchen/Süd
- [15.] Rosa-Luxemburg-Straße (große Barrierewirkung Fahrbahn, erste Maßnahme durch Markierung einer Querungshilfe und Verengung der Richtungsfahrbahn nach Westen getroffen) - Stadtmitte/Halbe Stadt

Darüber hinaus gibt es im Umfeld der historischen Zentren (Marktplatz, Leipziger Platz, Dresdener Platz) eine Reihe von Straßen im Nebennetz bei denen das Verhältnis von Verkehrsfläche zu Fläche mit Aufenthaltsfunktion sehr einseitig zu Gunsten des Kfz-Verkehrs ausfällt.<sup>80</sup>



Teuerste Innenstadflächen - wie hier der Brunnenplatz - stehen den „Stehzeugen“ zur Verfügung.

Daraus könnten einige zusammenhängende Straßenzüge abgeleitet werden,

z.B. von West nach Ost:

- Vom Westkreuz [1.] – [10.] – [15.] bis zur Stadtbrücke oder
- von der Kreuzung Kopernikusstraße / Damaschkeweg [5.] – [13.] – [7.] – [8.] zum Platz der Republik
- Für die August-Bebel-Straße [1.] / Fürstenwalder Straße [7.] / Heilbronner Straße [8] ist eine Planung der Halte-stellen und der Verkehrsraumaufteilung in

Erarbeitung. Die Ergebnisse wurden Ende Februar der Öffentlichkeit vorgestellt.

Oder von Nord nach Süd:

- Von der Hafenstraße [3.] – [11.] – [8.] – [2.] – [6.] – [9.] – [4.] – [14.] bis Neuberresinchen oder
- von der Kreuzung Kieler-Straße / Karl-Liebknecht-Straße / Rosa-Luxemburg-Straße / Leipziger Straße [12.] bis zur Kreuzung Kopernikusstraße / Leipziger Straße / Eisenhüttenstädter Chaussee / Müllroser Chaussee südlich vom Südring [12].

Hinzuzählen müsste man hier aber die notwendigen Querverbindungen, z.B. über die Anbindungswege zu den Grünanlagen und zur Oderpromenade (siehe I. C.).

### 7.3 Wichtige Knotenpunkte

Folgende drei Kreuzungspunkte sind die für den Fußverkehr die wichtigsten in der Stadt:

- Heilbronner Straße / Karl-Marx-Straße / Logenstraße / Lindenstraße
- Rosa-Luxemburg-Straße / Karl-Marx-Straße / Slubicer Straße
- Bahnhofstraße/ Heilbronner Straße / Franz-Mehring-Straße

Darüber hinaus waren folgende Kreuzungspunkte bei der ersten Stadterkundung auffällig:

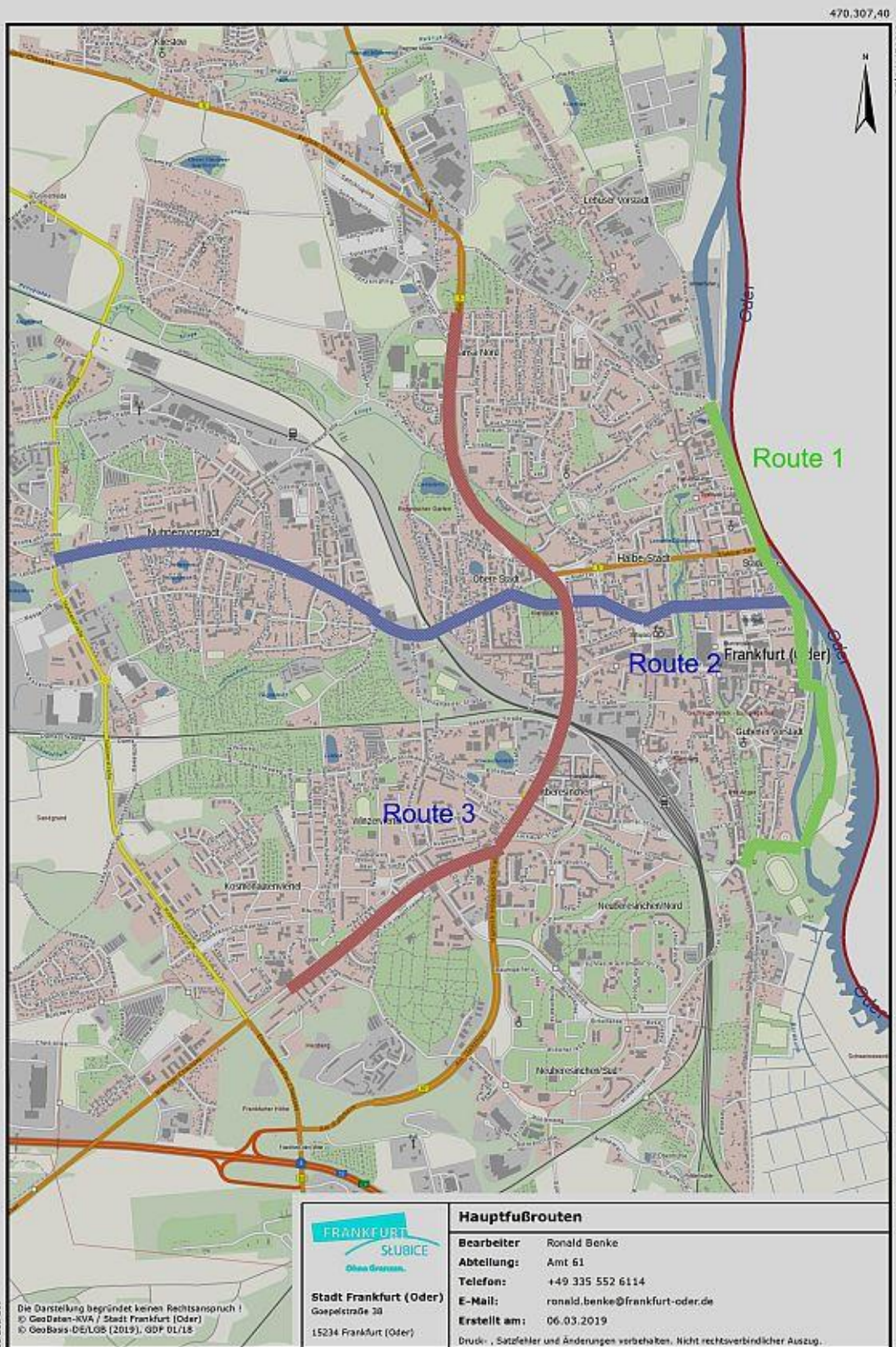
- Heilbronner Straße / Ernst-Thälmann-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße
- Karl-Liebknecht-Straße / Kieler Straße / Rosa-Luxemburg-Straße / Leipziger Straße.



Knotenpunkt Heilbronner Straße / Karl-Marx-Straße / Logenstraße / Lindenstraße

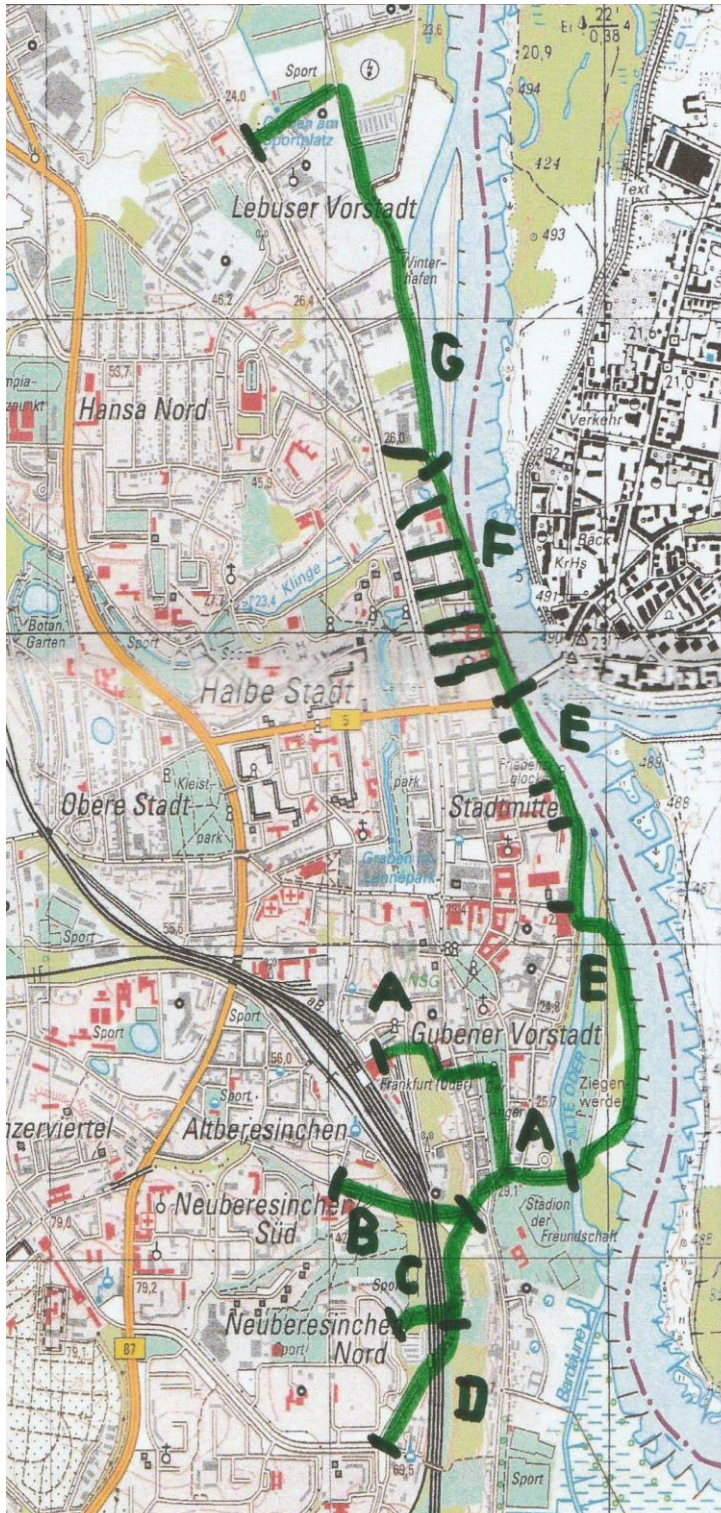
### 7.4 Prioritätensetzung im Rahmen des Projektes

Im Vorgespräch des Projektes am 1. April 2019 wurden durch die Verwaltung im Einvernehmen mit der Projektleitung vier mögliche Untersuchungs-Routen für Alltags- und Freizeitwege in Frankfurt (Oder) festgelegt. Diese Wegeabschnitte beinhalten einen großen Anteil der im Mobilitätsplan angegebenen 15 problematischen Straßenabschnitte (siehe Abschnitt 7.2). Die Routen sind als Korridore gedacht und sollten nicht nur in der genauen Wegeführung der vom Amt 61 vorgelegten Skizze (siehe Seite 20) betrachtet werden. Man war sich einig, dass die beiden Routen 1 und 2 wegen deren Länge im Rahmen des Projektes nicht durchgängig intensiv gecheckt werden können. Nach der Wegefindung für den Europäischen Fernwanderweg E 11 (Route 4) soll mit der Vervollständigung der Route 1 (Oderpromenade) sowie den möglichen Querverbindungen (Route 2) begonnen werden. Die Route 3 wurde im Verlauf des Projektes zurückgestellt und ist somit nicht Gegenstand des vorliegenden Berichtes. In der abschließenden Betrachtung (Kapitel 14) wird bereits eine Empfehlung für das Hauptwegenetz ausgesprochen.



## 8. Route 1 (grün): An der Oder

Im Mobilitätsplan der Stadt Frankfurt (Oder) werden **sehr wichtige Fußverkehrsachsen** in der Stadt benannt. Darunter befindet sich die Oderpromenade (B).<sup>81</sup> Im Projekt-Vorgespräch<sup>82</sup> wurde diese als Route 1 mit drei anderen Routen einvernehmlich in Priorität gesetzt und im Süden bis zum Carthausplatz verlängert. Im Verlauf der Projektbearbeitung hat es sich als sinnvoll erwiesen, die Route an den Enden zu verzweigen und noch einmal zu verlängern, um die angrenzenden Stadtteile besser einbinden zu können. Im Rahmen des Projektes: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ wurde vom FUSS e.V. folgender Fußverkehrscheck im Format „Blitzlicht“ durchgeführt.<sup>83</sup> Dabei wurde der Wegeverlauf vom Süden zum Norden erfasst, wobei im Text Rückblicke im Text gesondert angegeben sind.



Die insgesamt ca. 8,5 Kilometer langen Wegeabschnitte wurden am 15. und 16. November 2018, 18. Januar 2019, 13. März 2019, 24. April 2019 sowie am 8. Mai 2019 begangen.

## Route 1 A: Vom Bahnhof bis zur Insel Ziegenwerder-Süd

*Dieser Wegeabschnitt ist vom Verlauf identisch mit der Route 4 (Europäischer Fernwanderweg E1 – Vom Bahnhof Frankfurt (Oder) zur Stadtbrücke nach Slubice). Er wird dort aber schwerpunktmäßig aus der Sicht der touristischen Begebenheiten betrachtet.*

1 Vom Hauptausgang des Bahnhofes Frank-  
A furt (Oder) (rechts im Bild) führt der Weg  
über wohl einen der schönsten Bahnhofsvorplätze in Deutschland ...



2 ... in Richtung Osten (rechts) zu einem  
A Durchgang der Eisenbahner-Siedlung am  
Kiliansberg,



3 Am Ende des Weges befindet sich das Ei-  
A senbahner-Gefallenen-Denkmal.



4 Dort führt eine Treppe südöstlich (rechts)...  
A



5 ... den Kiliansberg hinunter.  
A



- 6  
A Der Weg mündet in die Straße Klenksberg, in die nach Süden (rechts) abgebogen werden muss.



- 7  
A Nur wenige Schritte weiter biegt ein schmaler und ungepflegt wirkender Weg nach Osten (links) ab. Hier handelt es sich um eine historische Stadtverbindung, die bereits im Stadtplan aus dem Jahr 1882 enthalten ist.<sup>84</sup>

- **Empfehlung:**

Der Eingang in den Schwarzen Weg muss für ortsfremde Wanderinnen und Wanderer deutliche gekennzeichnet werden.



- 8  
A Der Schwarze Weg hinter der Grundschule Mitte, dem ehemaligen Friedrichs-Gymnasium, ist momentan eigentlich gesperrt, aber dennoch frequentiert und hat offensichtlich als Verbindungsweg eine herausragende Bedeutung. Er führt abwärts, biegt vor einer Mauer in Richtung Süden (rechts)...



- 9  
A ... und ein kurzes Stück weiter nach Osten (links) ab...



- 10  
A ... und mündet in der Gubener Straße. Zum Zeitpunkt der Begehung war diese Einmündung eine Baustelle.

- **Empfehlung:**

- a) Auch diese Eingangsstelle müsste deutlicher herausgearbeitet werden.
- b) Der Weg sollte ist insgesamt zumindest mit einer wassergebundenen Decke versehen werden.





11 In der Gubener Straße führt der Weg ein  
A kurzes Stück nach Norden (links) und ...



12 ... dann durch eine schmale Gasse ohne  
A Namensbezeichnung nach Osten (rechts)  
abbiegend.



13 Die Gasse (rechts im Bild) mündet in der  
A Lindenstraße gegenüber dem Sowjetischen  
Ehrenmal.

- **Empfehlung:**

Hier wäre eine Querungsanlage angemessen, z.B. eine Gehwegvorstreckung, zur Unterbindung des Abstellens von Kraftfahrzeugen.



Auf der Grünanlage Anger können dann alle Wege in Richtung Süden (aus der Gasse kommend nach rechts) genutzt werden. Im Westen (rechts) befinden sich repräsentative Villen, unter anderem das sogenannte Türmchenhaus (etwa in der Mitte im Foto).

14 Der Blick zurück zeigt Frankfurt (Oder) von  
A einer seiner schönsten Seiten, von links  
nach rechts der Oderturm, die Gertraudenkirche, das Haus der Künste, das Sowjetische Ehrenmal und der Turm der Marienkirche.



15 Am südlichen Ende der Grünanlage Anger  
A gibt es weder auf der westlichen Seite ...



- 16 ... noch auf der östlichen Seite einen gesicherten Überweg über die frequentierte und an dieser Stelle durch die Kurvenführung auch unübersichtliche Korsingstraße.

- **Empfehlung:**

An dieser Stelle ist eine Querungsanlage dringend geboten, wobei sich ein Fußgängerüberweg außerhalb der Gleisanlagen der Straßenbahn anbietet.



- 17 Der Weg führt weiter über die Straßenbahngleise, östlich (links) befindet sich die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Stadion“, in Richtung Eingangsbereich vom „Stadion der Freundschaft“. Die Übergangssituation ist erstaunlich: Während sich auf der gegenüberliegenden Seite ein konisch aufgeweiteter barrierefreier Eingangsbereich zum Stadion befindet, wird der Weg auf der Anger-Seite nicht aufgenommen.



- 18 Nach zwei Stufen biegt der E11 nach Osten (links) in den Hermann-Weingärtner-Weg ab.

- **Empfehlungen:**

- a) Der gesamte Querungsbereich sollte noch einmal hinsichtlich seiner Barrierefreiheit untersucht werden, wie es für Zugänge von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel nach den geltenden Regelwerken vorge-



schrieben ist.

- b) Auf jeden Fall muss eine neue Querungsanlage zwischen der Grünanlage Anger und dem Herrmann-Weingärtner-Weg geschaffen werden.

- 19 Auf der anderen Straßenseite befinden sich das Hotel „Zur Alten Oder“ und östlich (rechts) daneben, ...



- 20 ... also am anderen Ende der Straßenbahnhaltestelle befindet sich ein Übergang zur sehenswerten Fischerstraße.



## Route 1 B: Aus Altberesinchen und Neuberresinchen/Nord bis zur Insel Ziegenwerder-Süd

1  
B Um die notwendige Anbindung der Stadtteile Altberesinchen und Neuberresinchen besser dokumentieren zu können, wurde der Fußverkehrs-Check bereits in der Großen Müllroser Straße an der Einmündung der Spremberger Straße gegenüber der Ulrich von Hutten-Schule begonnen. Hier gibt es einen Fußgängerüberweg.



2  
B Wenige Schritte Richtung Osten gleich nach der Einmündung der Kleinen Müllroser Straße aus dem Süden (rechts) folgt das sehenswerte Bauwerk des Eisenbahntunnels.



3  
B Die beiden frequentierten Fahrstreifen verengen sich auf etwa insgesamt 5,10 Meter und es wurde – mit dem kleinstmöglichen Verkehrszeichen – Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit angeordnet.



4  
B So ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auf der anderen Tunnelseite von der anderen Straßenseite zu sehen (Rückblick); aus der Windschutzscheibenperspektive gar nicht.



5  
B Während der Autoverkehr im Regelfall mit nur wenig verminderter Geschwindigkeit durchfließt stellt der Tunnel für die Fußgängerinnen und Fußgänger eine Zumutung dar. Die Abgase sind zwar nicht wahrnehmbar, aber allein der Verkehrslärm ist unerträglich.



- 6a Die benutzbare Gehfläche ist einschließlich  
B Schutzraum zum fließenden Autoverkehr etwa 1,00 Meter breit. Die diffuse Beleuchtung ist auf die Fahrbahn gerichtet. Dies ist  
6b nicht nur ein gefühlter Angstraum, sondern  
B eine offensichtliche Gefährdung für die Gehenden. Im Beobachtungszeitraum wurde zudem aus gleichen Gründen die Fläche auch von Radfahrenden genutzt. Eine Linie des öffentlichen Personennahverkehrs führt nicht durch den Tunnel, der Lkw-Verkehr scheint nicht signifikant zu sein.

- **Empfehlungen:**

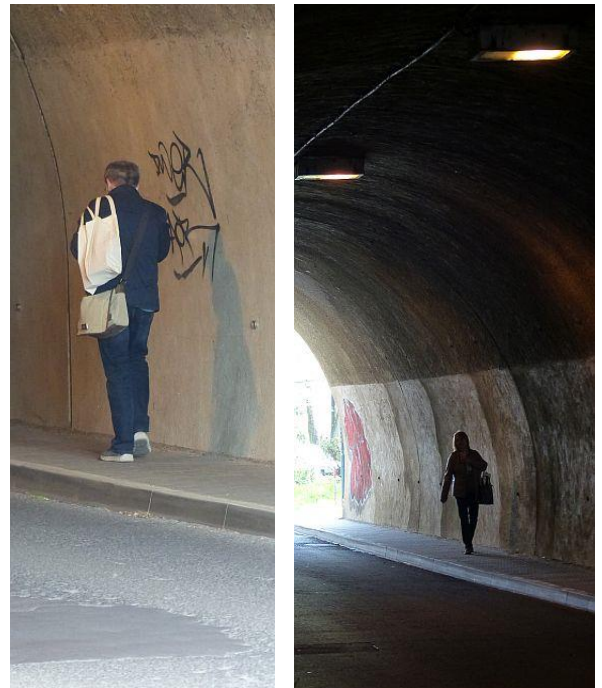
Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge muss unbedingt reduziert werden.

- a) Die einfachste Maßnahme ist, dass die geschwindigkeitsdämpfenden Verkehrszeichen<sup>85</sup> in den nach den derzeit geltenden Regelwerken korrekten Größen angebracht werden.<sup>86</sup>
- b) Darüber hinaus ist zu überdenken, ob die höchstzulässige Geschwindigkeit in diesem für alle Verkehrsteilnehmer überaus kritischen Bereich nicht per Verkehrszeichen auf 20 km/h herabgesetzt werden sollte<sup>87</sup>, um für den Radverkehr noch mehr Sicherheit zu schaffen.

Die Verkehrsflächenaufteilung entspricht natürlich nicht mehr den derzeitigen Planungsstandards, wonach eine Verkehrsflächenaufteilung stets von außen nach innen zu erfolgen hat.<sup>88</sup> In diesem Fall ist eine beidseitige Vorgehensweise aufgrund der eindeutig zu engen Verhältnisse nicht möglich. Deshalb wird empfohlen,

- c) die Fußgängerführung auf die Südseite zu verlegen und dafür Sorge zu tragen, dass eine Straßenquerung an der Spremberger Straße und auf der Ostseite am Carthausplatz weiterhin sicher und komfortabel geregelt wird.
- d) Der Gehweg auf der Südseite könnte in der Regelbreite 0,20 Metern Zwischenraum zur Tunnelwand plus lediglich um 0,15 Meter auf 1,65 Metern verminderten Verkehrsraum plus Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr von 0,50 Metern nach den Regelwerken ausgeführt werden.<sup>89</sup> Für die zweistreifige Fahrbahn würden dann nach den Regelwerken ausreichende 4,75 Meter zur Verfügung stehen.<sup>90</sup>

- 7 Für die einseitige Führung wäre die Eisen-  
B bahnunterführung am Buschmühlenweg (Grenzbahnhof) vor dem Eichwaldweg ein gutes Beispiel.



- 8 Darüber hinaus wird empfohlen,  
B e) Die Tunnelbeleuchtung auf die  
Randbereiche zu konzentrieren sowie  
f) dem Tunnel eine erfrischende Farbe  
zu geben.

Dafür ist wiederum der Tunnel in der Bahnhofsstraße ein gutes Beispiel, weil hier selbst bei Dunkelheit Angstbereiche vermieden wurden.



- 9 Nach Verlassen des Tunnels wird der  
B Gehweg nur einen kurzen Abschnitt lang  
breiter, ...



- 10 ... obwohl auf der Südseite eigentlich genü-  
B gend Platz vorhanden ist (Rückblick). Die  
Tempo 30-Anordnung wird an dieser Stelle  
nicht aufgehoben. Durch Zeichen 306 StVO  
„Vorfahrtstraße“ vor der einmündenden Gül-  
dendorfer Straße wird aber der Verkehr be-  
schleunigt.

- **Empfehlung:**

Der Gehweg sollte an diesem Abschnitt nach den Vorgaben in den Regelwerken verbreitert werden.



- 11 An der Einmündung der autoverkehrsmäßig  
B relativ unbedeutenden Guldendorfer Straße  
wurde eine unangemessen große Ausrun-  
dung vorgesehen.

- **Empfehlung:**

Weniger dringlich, aber durchaus hilfreich wäre ein vorgezogener Seitenraum.<sup>91</sup>



- 12 An der Einmündung der Großen Müllroser  
B Straße in der Carthausplatz fehlt der Fuß-  
gängerübergang genau an der Stelle, wo die  
Fußgänger ganz offensichtlich die Straße  
queren wollen und auch sollten. Die Fahr-  
zeuge biegen mit unverminderter und für die  
Situation unangemessen hoher Geschwin-  
digkeit nach Südosten (rechts) ab, da in der  
Einbahnstraße nicht mit Gegenverkehr zu  
rechnen ist. Das Zeichen 209 StVO,

übrigens größer als das Tempo 30-Zeichen (siehe Foto 3) beschleunigt eher und die Kraftfahrenden rechnen nicht mehr mit querenden Fußgängern.



13

B Im Normalfall haben Fußgänger gegenüber dem abbiegenden Autoverkehr Vorrang, hier wurde dieser Grundsatz durch die Rückversetzung des Überganges nach Südosten (links) ausgehebelt (Rückblick). Noch unverständlicher wird die Situation durch die Anlage eines einzelnen Stellplatzes. So verhindert ein einziges Fahrzeug auch noch die Sichtbeziehung zu den abbiegenden Fahrzeugen.



14 Verursacht aber dadurch nicht entschuldbar wurde diese unsichere Querung offensichtlich durch die Wegeanlage auf dem Carthausplatz sternförmig zum Kriegedenkmal.



- **Empfehlungen:**

- a) Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte der Übergang direkt an die Straßeneinmündung verschoben werden, so wie dies in den Regelwerken vorgesehen ist.<sup>92</sup> Die kurze Wegeverschiebung würde dann auf der Platzseite stattfinden, sodass die Fußgänger hier ein kleines Stück Gehweg nach Südosten (rechts) gehen müssen, um den Weg auf diesem sehr schönen Platz zu erreichen. Damit wäre zumindest rechtlich die nach StVO übliche Vorrangregelung wieder gültig.<sup>93</sup>
- b) Eine sinnvolle Maßnahme wäre ein vorgezogener Seitenraum<sup>94</sup> an der Stelle des derzeitigen Parkplatzes (Foto 11), um die Sichtbeziehungen zu verbessern und gleichzeitig die Abbiegegeschwindigkeit zu verringern.
- c) Eine deutlichere Dokumentation der Vorrangregelung wäre ein Fußgängerüberweg<sup>95</sup> an dieser Stelle.

15 Auf der nordöstlichen Seite des Carthausplatzes endet der am häufigsten benutzte Weg auf der Straßenverbindung vom Buschmühlenweg aus dem Süden (rechts) und der Korsingstraße aus dem Norden (links) und es ist gar kein Übergang vorgesehen. Die geradlinige Verbindung war zum Zeitpunkt der Begehung zugeparkt und das wird offensichtlich auch nicht verhindert. Auch dieser Straßenabschnitt ist



16 frequentiert. Durch die Einbahnstraßensituation fahren hier zum großen Teil die gleichen Fahrzeuge mit noch immer unverminderter Geschwindigkeit um den Platz herum, wie beim Abbiegeverkehr auf der anderen Platzseite (Fotos 12, 13). Noch einmal die Platz-Ausgangssituation im Rückblick.



- **Empfehlungen:**

- a) Auch an dieser Stelle wäre ein vor-

Gezogener Seitenraum auf beiden Seiten sinnvoll, die aus Gründen der erforderlichen Sichtbeziehungen deutlich vor den parkenden Fahrzeugen vorgezogen werden müssen, so wie es in den Regelwerken vorgesehen ist.<sup>96</sup>

b) Ein Fußgängerüberweg wäre durchaus angemessen.<sup>97</sup>

17 Gleich nach dieser unübersichtlichen Situation folgt ein Abschnitt des Weges, der gemeinsam mit dem Oder-Neiße-Radweg geführt wird. Von diesem Punkt aus führen breite Fußwege in Richtung Norden, die aber allesamt keinen gesicherten oder zumindest geregelten Übergang über die stark befahrene Korsing-Straße zum Grünzug Anger erlauben (siehe 15 bis 17 A).



18 Das ist insofern verwunderlich, da es sich um den Eingangsbereich vom „Stadion der Freundschaft“ handelt. Die Situation ist unbefriedigend und im Beobachtungszeitraum gab es mehrere kritische Situationen. (vgl. [Empfehlungen](#) zu Foto 18 A)



19 Auf der östlichen Seite der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Stadion“ gibt es eine geführte Verbindung zur Fischerstraße. Diese ist aufgrund des geringen Autoverkehrs durchaus angemessen.



20 Der Hermann-Weingärtner-Weg führt dann direkt zur Insel Ziegenwerder.



### Route 1 C: Aus Neuberesinchen/Nord bis zum Carthausplatz

- 1 Um die notwendige Anbindung des Stadttei-  
C les Neuberesinchen besser dokumentieren  
zu können, wurde der Fußverkehrs-Check  
bereits am Pflingstberg in Neuberesin-  
chen/Nord begonnen.

Aus der Siedlung führt vom Clara-Zetkin-  
Ring ein sehr aufwändig gestalteter, be-  
leuchteter Abgang ohne Treppenstufen vom  
Pflingstberg hinunter zur Guldendorfer Stra-  
ße.

- 2 Wenn abschnittsweise doch Stufen enthal-  
C ten sind, ...

- 3 ... wird alternativ dazu ein geschlängelter  
C Weg mit geringer Neigung angeboten.

- 4 Auch an kleine Pausen wurde immer wieder  
C gedacht.

- 5 Leider wirkte die gesamte Anlage zum Zeit-  
C punkt der Begehung vernachlässigt und  
kaum benutzt.





6 Der Weg führt zu einem Eisenbahntunnel.

C



7 Von oben auf dem Pfingstberg (vgl. Foto 1) gibt es ein paar Schritte nördlich (links) einen weiteren deutlich kürzeren Treppenabgang.

C



8 Unten angekommen führt dieser Weg dann ebenfalls zum Eisenbahntunnel. Auch dieser Weg wirkt nicht gepflegter. Dies ist eigentlich eine tolle Verbindung zur Innenstadt.

C



9 Der Tunnel am Pfingstberg ist ausreichend dimensioniert und wird aufgrund der Zugänge weitestgehend nur von Fußgängerinnen und Fußgängern benutzt.

C

- **Empfehlungen:**

a) Die ungewöhnlich komfortable Fußverkehrsanlage sollte auf beiden Seiten deutlicher herausgestellt und gereinigt werden, damit sie wiederentdeckt wird.

b) Der Tunnel sollte wegen seiner Länge und Enge auch am Tage beleuchtet sein und würde einen frischen Anstrich vertragen.



10 Der Übergang über die Guldendorfer Straße ist farblich abgesetzt und auf der Westseite (Tunnel) abgesenkt..

C

- **Empfehlungen:**

a) Der Gehweg sollte auch an der Ostseite abgesenkt werden.

b) Auf der Südostseite sollte ein breiterer vorgezogener Seitenraum zumindest markiert werden, um eine



- 11 C Sichtbeziehung zu den Fahrzeugen zu ermöglichen, die in der Guldendorfer Straße durchaus auch schnell herunterfahren.

Diesen Überweg zur anderen Straßenseite sollte genutzt werden, da auf der westlichen Seite sich ein kaum nutzbarer gemeinsamer Geh- und Radweg befindet.



- 12 C Kurz vor dem Tunneleingang (Rückblick) auf der Westseite zuerst ein Verkehrszeichen „Radfahrer absteigen“ auf einem Gehweg, der sogar als solcher zu schmal ist. Erst ein paar Meter weiter ein Zeichen, dass es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Ein kleiner Schilderscherz, der sicherlich kaum beachtet wird, ...



- 13 C ... weil der östliche Gehweg deutlich komfortabler und angenehmer zu begehen ist.



- 14 C Er führt direkt auf den Carthausplatz.



*Die kurze Wegeführung bis zur Insel Ziegenwerder wird ab Foto 12 B beschrieben.*

## Route 1 D: Aus Neuberesinchen/Süd bis zum Pfingstberg-Tunnel

- 1 D Um die notwendige Anbindung des Stadtteiles Neuberesinchen besser dokumentieren zu können, wurde der Fußverkehrs-Check bereits am Wasserturm bzw. Platz der Begegnung in Neuberesinchen/Süd begonnen.



2 An der für den Autoverkehr überdimensioniert wirkenden und dadurch nicht fußgängerfreundlichen Kreuzung Birkenallee, Mühlenweg, Am Wasserturm biegt die Guldendorfer Straße nach Nordosten (rechts) ab und verläuft bergabwärts. Auf dem östlichen Gehweg (rechts) ...



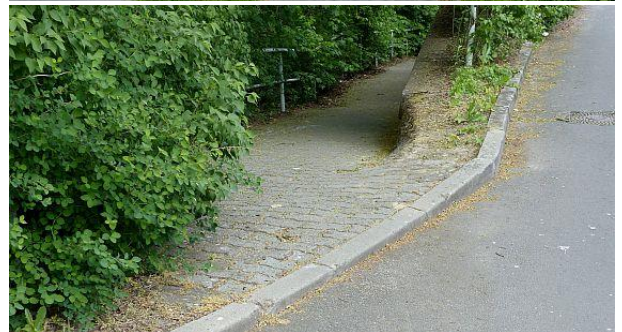
3 ... zweigt wenige Schritte später eine Nebenstraße ab, die wiederum ein kurzes Stück aufwärts führt. Da der Seitenstreifen der Guldendorfer Straße (etwa in Fotomitte) als Gehweg nicht geeignet ist, muss diese Straße gewählt werden. Dies ergibt sich ohne Wegweisung durch die Wegeführung.



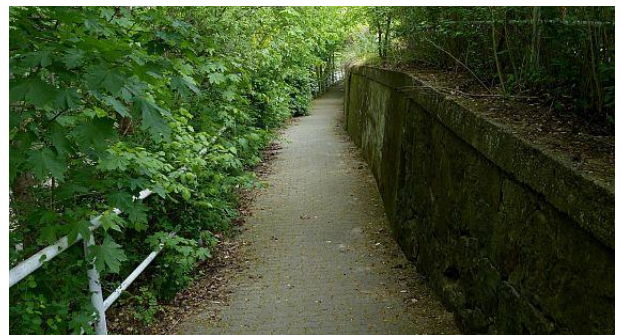
4 Auf der Anhöhe befindet sich auf der westlichen Seite (links) ein Abgang zur Guldendorfer Straße ohne Treppenstufen.

- **Empfehlungen:**

- a) Da dieser Zugang barrierefrei gedacht ist, muss der Bordstein auch abgesenkt werden.
- b) Darüber hinaus sollte er freigeschnitten werden.



5 Dies gilt für den gesamten Weg, der  
D c) Besser gepflegt werden sollte.



6 Auf dem oberen Straßenstück (vgl. Foto 4) befindet sich ein paar Schritte weiter ein zusätzlicher Treppenabgang.



- 7 • **Empfehlungen:**  
D a) Auch dieser Abgang bedarf einer Pflege.  
b) Darüber hinaus sollten beide Abgänge oben gekennzeichnet werden.



- 8 Beide Abgänge führen zurück auf die Göl-  
D dendorfer Straße und unter die neuen Bahn-  
brücken hindurch auf einem südöstlichen  
(rechts) einseitigen Gehweg.



- 9 Nur wenige Schritte weiter befindet sich auf  
D der gegenüberliegenden Straßenseite der  
Pfingsberg-Tunnel. Auch dieser Weg bietet  
eigentlich eine recht gute fußläufige Verbin-  
dung aus Neuberesinchen/Süd zur Innen-  
stadt.



*Die kurze Wegeführung bis zum Carthausplatz wird ab Foto 11 C beschrieben.*

*Ab Route 1 E findet eine Bündelung der vier untersuchten Zuwegungen aus den südlichen Stadtteilen auf den Wegeabschnitt an der Oder statt.*

## **Route 1 E: Von der Insel Ziegenwerder-Süd bis zur Stadtbrücke**

*Der folgende Wegeabschnitt ist vom Verlauf identisch mit der Route 4 – Europäischer Fernwanderweg E11. Er wird dort aber schwerpunktmäßig aus der Sicht der touristischen Begebenheiten betrachtet. Ab Foto Nummer 21 bis 87 haben die Fotos in den Routen 1 und 4 die gleiche Foto-Nummern, um sich bei Absprachen auf die gleiche Situation beziehen zu können.*

- 21 Nach etwa 600 Metern wird die Brücke über  
E der Alten Oder überquert, mit einer schönen  
Aussicht Richtung Norden.



- 22 Damit wird die Insel Ziegenwerder betreten,  
E das Herzstück des Europagartens 2003.



- 23 Die Wegweisung ergibt einen guten Über-  
E blick über das Angebot auf dem oberen  
Hermann-Weingärtner-Weg.  
• **Empfehlung:**  
Hilfreich wären zusätzlich Entfernungsanga-  
ben und auch ein Hinweis zu einem WC.



- 24 Der Hermann-Weingärtner-Weg biegt weni-  
E ge Schritte später nach Norden (rechts) ab.  
Südlich der Kurve (rechts) befindet sich der  
Naturlehrpfad Carthauswerder,...



- 25 ... geradeaus ein Aussichtspunkt, der den  
E kurzen Abstecher eigentlich nicht so recht  
lohnt, da der folgende Uferweg deutlich mehr  
Ausblicke erlaubt. Wenige Schritte nach der  
Kurve auf der Westseite (links) befindet sich  
eine Erholungs- und Spielwiese.



- 26 Für Fußgängerinnen und Fußgänger ist der  
E untere Weg an der Oder deutlich attraktiver,  
der auch als Wegführung für den Europäi-  
schen Fernwanderweg E 11 empfohlen wird  
(siehe Route 4). Damit wird auch der Oder-  
Neiße-Radweg auf dem Hermann-Weingärt-  
ner-Weg verlassen. Der Weg biegt gleich  
nach der Kurve in Richtung Nordost (rechts)  
ab. Der Wegweiser befindet sich erst nach  
dem Abzweig, ist zu hoch angebracht und nicht eindeutig.



- **Empfehlung:**  
Dieser Weg sollte einen gesonderten Wegweiser erhalten.

- 27 Er führt direkt zum Oderstrand, einer kleinen  
E aber durch den Flußverlauf abwechslungs-  
reich gegliederten Badestelle.



- 28 Der etwa 1,5 Kilometer lange beschauliche  
E Weg an der Oder ist bei jedem Wetter be-  
geht, von der Aktionswiese ist der höher  
gelegene Hermann-Weingärtner-Weg (Oder-  
Neiße-Radweg) erreichbar, dort befindet sich  
neben dem Europahain/Heckentheater ein  
öffentliches WC.



- 29 Den links abbiegenden nach oben führenden  
E Weg vernachlässigen ...



- 30 ...weil der untere Weg immer wieder neue  
E Ausblicke liefert ...



- 31 ... und den Uferweg bis zum Platz Sommer-  
E theater begehen. Zu bemängeln ist allenfalls,  
dass es auf der gesamten Uferweg-Strecke  
zum Zeitpunkt der Begehung keine einzige  
Sitzbank gab. Das ist ungewöhnlich und  
nicht angemessen, für eine derartig attraktive  
Wegeführung.

- **Empfehlung:**

Wünschenswert wären z.B. alle 50 bis  
maximal 100 Meter eine Sitzgelegenheit mit Blick zur Oder.



- 32 E Dort biegt der Weg in Richtung Westen (links) ab und führt zur sehenswerten Ziegenwerderbrücke über die Alte Oder, die hier überquert wird.

- **Empfehlung:**

Eine Rampe wäre an dieser Stelle sicher hilfreich.



- 33 E Von der Brücke gibt es noch einmal einen schönen Blick auf die Alte Oder und das Auditorium Maximum der Universität.



- 34 E Danach betreten die Wanderinnen und Wanderer (z.B. E 11) oder die Spaziergängerinnen und Spaziergänger wieder Festland (Blick zurück).



- 35 E Gleich nach dem Verlassen der Insel Ziegenwerder befindet sich der Vorplatz des Gräfin-Dönhoff-Gebäudes der Europa-Universität Viadrina. Im Gebäude befindet sich eine große Cafeteria.



- 36 E Gleich nördlich (rechts) von der Ziegenwerder-Brücke wurden angenehme Sitzgelegenheiten geschaffen.



37 Von hier aus führt die Logenstraße in knapp  
E 500 Metern zum zentralen Platz der Republik  
mit den Einkaufszentren und der Hauptpost.

- **Empfehlungen:**

- a) Die Logenstraße ist der Ausgangs- oder Endpunkt einer frequentierten Fußwegeverbindung über das Zentrum hinaus mindestens bis zum Kleistpark und sollte unbedingt als eine eigenständige wesentliche Querverbindung gesondert untersucht werden.

- b) An dieser Stelle wären Hinweise für die Stadterkundung sinnvoll.

38 Der Weg geht weiter in Richtung Norden  
E (nach rechts und sofort links) noch ein Stück  
an der Alten Oder entlang. Zu Beginn eine  
sehr schöne Anlage mit Treppen, Rampe  
und Sitzgelegenheiten.



39 Es folgt ein landschaftlich sehr schöner We-  
E geabschnitt, ...



39 ... der leider für eine gleichzeitige Nutzung  
a von Radfahrerinnen und Radfahren mit ca.  
E 2,00 Meter Breite deutlich zu schmal ist.



40 Er wird von Freizeitradlern und fälschlich  
E auch als Teil des Oder-Neiße-Fernradweges  
genutzt, womit beide Verkehrsteilneh-  
mergruppen nicht glücklich sein können.





41 Offensichtlich ist die parallel geführte kurze  
E Uferstraße als Radwegverbindung vorgesehen (Rückblick). Sie wurde zum Zeitpunkt der Beobachtung von keinem Radler genutzt.



42 Das liegt sicher auch daran, dass die Ufer-  
E straße auf der Südseite als Sackgasse kennzeichnet ist, ohne Freigabe für den Radverkehr, und die fehlende Radwegweisung auch nicht eindeutig für die Nutzung dieser Trasse spricht.



43 Dagegen befindet sich auf der Nordseite  
E zwar eine Wegweisung für den Radverkehr nach Westen (rechts), aber dann auch keine Einführung in die Uferstraße. Man weiß also nicht, ob man den Weg zur Stadt nehmen soll oder die Uferstraße. Es handelt sich also um eine unschlüssige und unkonsequente Wegführung.



- **Empfehlungen:**

In diesem Fall wird

- a) eine Sperrung des Uferweges für den Radverkehr und z.B. ein Fußgänger-Symbol auf dem Weg als angemessen angesehen.
- b) Zudem ist eine deutlichere Führung des Radverkehrs über die Uferstraße, z.B. mit Radsymbolen auf dem Weg und Abstellplätzen an beiden Seiten erforderlich.

Auch damit wird man Radverkehr auf dem schmalen Gehweg nicht gänzlich ausschließen können, aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende eine eindeutigere und komfortablere Lösung anbieten.

44 Am Ende des Weges an der Nordseite  
E (Rückblick) befindet sich eine Sitzterrasse... mit schönen Ausblicken und Aufenthaltsmöglichkeiten am Ufer, die auch von Radfahrern gesehen und damit genutzt werden kann. Deshalb sind an dieser Stelle (siehe Foto 43) Fahrradbügel besonders wichtig.



45 • **Empfehlung:**  
E Auch den Fußgängerinnen und Fußgängern sollte man vermitteln, dass an dieser Stelle ...



- 46 ... auf gemeinsamen Flächen mit Radverkehr zu rechnen ist.  
E Obwohl die Flächen mit flacher Pflasterung auf dem ersten Blick ausreichend dimensioniert erscheinen, dürfte dies an Wochenenden mit flanierenden Bürgern und Bürgerinnen sowie gleichzeitigem durchaus auch schnelleren Radverkehr in beiden Richtungen nicht der Fall sein.

- **Empfehlung:**

Hier ist zu überlegen, ob nicht zusätzlich eine Radspur auf dem ausreichend großen Platz angelegt werden sollte. Es ist nicht so recht einsehbar, warum die Fläche mit der radfahrfreundlichen Pflasterung so groß sein muss.

- 47 Hinter dem Häuserblock wäre eine Radwegführung möglich, mit schönem Ausblick auf die Stadtmitte, aber nicht auf die Oder (Rückblick aus der Bischofstraße).  
E

- **Empfehlung:**

Da der Oder-Neiße-Radweg wenige Einblicke in die Stadt bietet, wäre dies durchaus eine diskussionsfähige Alternative.

- 48 Von hier aus führt ein schmaler Durchgang zur parallel verlaufenden Faberstraße und über diese und die nördlich querende Bischofstraße ist die Innenstadt in wenigen Schritten erreichbar.  
E

- **Empfehlung:**

Auf diesen kleinen Abstecher sollte hingewiesen werden, ...

- 49 ... weil sich von hier aus ein unerwartet schöner Blick auf den Oderturm und die Marienkirche eröffnet.  
E

- 50 Der Weg am Oderufer endet etwas unvermittelt in einem Parkplatz. Trotz der geringen Belegung der Stellplätze zum Zeitpunkt der Begehung wirkt der Übergang in Richtung Holzmarkt an dieser Stelle ungeordnet und für Wanderinnen und Wanderer, Spaziergängerinnen und Spaziergänger nicht einladend. Es ist nicht ersichtlich...



51 ... dass nur wenige Schritte weiter, beim  
E Zusammentreffen der Alten Oder mit der  
Oder Weg weitergeführt wird.

- **Empfehlung:**

Die durch gesonderte Pflasterung hervorgehobene Gehfläche sollte über die gesamte Oderpromenade durchgängig und barrierefrei geführt werden.



52 Fahrradboxen sind städtebaulich auch nicht  
E gerade ein Höhepunkt, wenn sie an solchen  
Stellen platziert sind. Wogegen die Fassaden  
im Hintergrund sehr schön saniert wurden,  
dadurch aber an Wirkung einbüßen.

- **Empfehlung:**

Es mag in der Stadt nicht gerade ein populärer Hinweis sein, aber eine Umstellung dieser sinnvollen Anlage würde das Stadtbild verbessern.



53 Hinter der alten Garnisonsschule, heute  
E Kleist-Museum, wird die erste Anlegestelle  
an der Oder erreicht. Auch hier ist die Situation  
für Zu Fuß Gehende eher rustikal. Die  
als Gehweg zu erkennende Führung endet  
plötzlich an einer Brüstung zur Oder.  
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)



54 Die Wegeföhrung und die eigentlich den  
E Weg leitende Pflasterung wirkt insgesamt  
sehr willkürlich und nicht durchstrukturiert.  
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)



55 Dabei ist unvermeidlich, dass sich die beiden  
E Teilnehmergruppen der aktiven Mobilität  
stets den Randstreifen teilen.



56 An der Einmündung der Bischofstraße ist der  
E Blick in die Innenstadt durchaus reizvoll. An  
dieser Stelle föhrt die Kleist-Route zum  
Kleist-Museum und berührt damit fast den  
Europäischen Fernwanderweg E 11 (Route  
4).



- 57 Die Promenade in der Bischofstraße für zur  
E Deutsch-Polnischen-Tourist-Information im  
Bolfrashaus in der Großen Oderstraße und  
direkt auf den Marktplatz.

- **Empfehlung:**

An dieser Stelle sollte sich ein deutlicher Hinweis zur Touristinformation befinden.



- 58 An der Anlegestelle werden noch einmal die  
E unerklärlichen Pflasterungen deutlich, der  
Fußweg führt aus dem Süden kommend  
direkt auf eine mittig aufgestellte Informati-  
onssäule....



- 59 ... und aus Norden kommend (Rückblick)  
E endet er am Pavillon-Pfosten der Anlegestel-  
le. Selbst am Reißbrett hätte diese unattrak-  
tive und nicht barrierefreie Wegeführung  
auffallen sollen.  
(siehe **Empfehlung** zu Foto 51)



- 60 In der Weiterführung in Richtung Norden lädt  
E ein Restaurant zum Verweilen ein.



- 61 Vom Holzmarkt führt die Carl-Philipp-  
E Emanuel-Bach-Straße vom Museum Via-  
drina (rechtes Gebäude) zum Rathaus  
(mittig) und ist als Querverbindung in Rich-  
tung Westkreuz für das Projekt als Route 2  
ausgewählt worden.



62 Auf dem Holzmarkt an der Oder befindet die  
E Friedensglocke.



63 Die als Fußweg anzunehmende Wegefüh-  
E rung endet auf der Ostseite der Glocke ver-  
setzt zu einer Treppe mit überhöhten Stu-  
fenhöhen...



64 ... und auf der Westseite mit einer langgezo-  
E genen angeschnittenen Treppe. Eine für  
Sehbehinderte sehr unschöne Situation.  
Beide Varianten sind nicht barrierefrei ...



65 ... und nur, wenn man die grobe Pflasterung  
E des Platzes insgesamt überquert, befindet  
sich auf der Westseite eine Rampe (Rück-  
blick). Warum die Fuß- und Radgerechteren  
Wegeplatten um den Häuserblock herum  
und nicht auch über den Platz geführt wer-  
den, ist nicht so recht einsichtig.  
(siehe [Empfehlung](#) zu Foto 51)



66 E Oben angekommen hat man die Möglichkeit, die Fuß- und Radwege voneinander zu trennen, da es hier zwei parallel geführte Wege gibt. Die farblich abgesetzte Pflasterung aber gibt auch hier keine eindeutigen Wegeführungen vor.

- **Empfehlungen:**

a) Es bietet sich an, dem Radverkehr die westliche Seite zuzuordnen, da der Weg dann bis zur Brücktorstraße auf dieser Seite verbleibt. Dies muss aber sehr deutlich gekennzeichnet werden.

b) Die Anbindung Brücktorstraße / Kleine Oderstraße wurde nicht näher untersucht, da sie sich als mögliche Alternativtrasse parallel zur Slubicer-Straße mit sehr starkem Kfz-Verkehr anbietet und als gesonderte Route zumindest bis zur Rosengasse und dem Lennépark (Route 4) gesondert untersucht werden sollte.



67 E Auf der Westseite zur Innenstadt (links) folgt das Museum Junge Kunst (Packhof) mit einem netten kleinen Café und von dort an hat die Oderpromenade zwei parallele Wege, ...



68 E ... mit sehr schönen Ausblicken, Sitzgelegenheiten sowie Kunst im Öffentlichen Raum. An dieser Stelle zeigt sich die Oderpromenade von ihrer schönsten Seite.



69 E Erstaunlicherweise sind die meisten Bänke so aufgestellt worden, dass man die Oder im Rücken hat, ...



70 E ... aber es gibt auch Ausnahmen mit einer freien Sichtwahl.



71 Der dann folgende enge Durchgang an einem weiteren Restaurant kurz vor der Brücktorstraße erhöht die Abwechslung im Wegeverlauf. Für eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr ist er allerdings nicht ausreichend.

- **Empfehlung:**

Hier sollte der Oder-Neiße-Radweg und überhaupt der Radverkehr unbedingt deutlicher auf den zweiten Weg (links im Bild) verlegt werden, was durch die empfohlene Maßnahme zu Foto 66 bereits erfolgen sollte.



72 Geringste Gehwegbreite: 0,90 Meter. Im Beobachtungszeitraum drängelten sich hier tatsächlich auch noch Radfahrerinnen und Radfahren durch. Ganz sicher nicht, weil sie es so wollten, sondern weil sie als Ortskundige die Alternative so schnell nicht erfassen konnten.



73 Hinter dem Restaurant, in der geradlinigen Weiterführung des Weges am Packhof (Fotos 66, 67), befindet sich ein breiter gemeinsamer Fuß- und Radweg, den ortskundige Radfahrerinnen und Radfahrer auch benutzen.

- **Empfehlungen:**

An diesem Engpass ist

- a) eine eindeutige Sperrung des Uferweges für den Radverkehr sowie
- b) eine deutlichere Führung des Radverkehrs über den parallel vorhandenen Weg innerhalb der Oderpromenade notwendig, z.B. mit Radsymbolen auf dem Weg und Abstellplätzen an beiden Seiten.

(vgl. **Empfehlung** zu Foto 43)

74 Auch von der anderen Seite (Rückblick) können Radfahrende nur erahnen, dass der Radweg hier nach Westen (rechts) abbiegt. Derzeit gibt es an dieser Stelle nicht einmal eine Wegweisung.



75 Ein Stein reicht da offensichtlich nicht aus. (siehe **Empfehlung** zu Foto 73)



- 76 **• Empfehlung:**  
E Zudem sollte im schmalen Fußweg die Pflasterung rollatorgerecht nachgebessert werden.

Selbst im kurzen Beobachtungszeitraum wurden die diesbezüglichen Schwierigkeiten deutlich.

- 77  
E Nach dem Engpass folgt ein überraschender Blick auf die Silhouette der Stadt aus der südlichen Blickrichtung mit der Friedenskirche, der Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach und der Stadtbrücke über die Oder. Von der Brücktorstraße führt die Kleist-Route gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 (Route 4).

- 78  
E Danach (Rückblick) gibt es keine Möglichkeit für die Trennung von zwei Fuß- und Radwegen.

- 79 **• Empfehlung:**  
E Die Oderpromenade hat an dieser Stelle eine ausreichende Breite um eventuell sogar einen getrennten Geh- und Radweg anzuordnen. Wenn man den schnelleren Radverkehr auf die Westseite (links) verweist, wird das flanieren erleichtert und beide Verkehrsmittelnutzergruppen würden davon profitieren.

- 80  
E Die Stadtbrücke ist mit ihrer überaus wechselhaften Geschichte derzeit ein wichtiger Verbindungsweg zwischen Polen und Deutschland. Sie wird hoffentlich für die Friedenssicherung ein ganz markanter Eckpunkt bleiben.

- 81  
E Die Erreichung der Brückenebene bzw. von der Brücke zur Promenade ist auf verschiedenen Wegen möglich. Direkt vor der Brücke befinden sich Treppen (siehe Foto 78). Ab etwa dem Engpass am alleinstehenden Haus gibt es eine langgezogene Rampe.





82 Auf einer größeren höher gelegenen Platt-  
E form sind im Hintergrund Treppen (links und  
rechts) sowie ...



83 ... eine weitere kurze Rampe zu entdecken.  
E



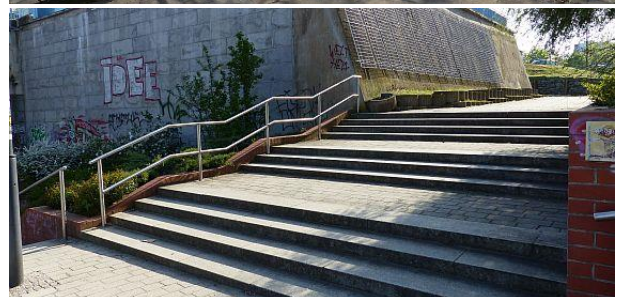
84 Wird die Rampe benutzt, führt sie nach ei-  
E nem kurzen Weg Richtung Norden (nach  
rechts) allerdings zu einer Treppe.



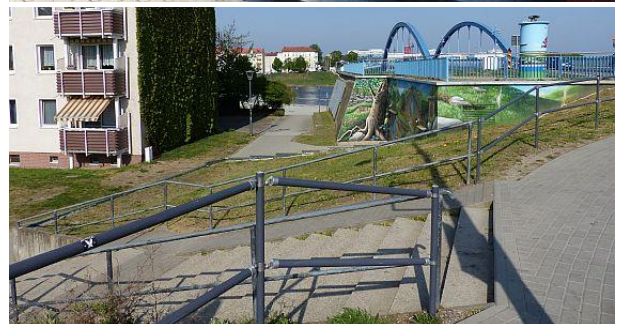
85 Muss es barrierefrei sein, ist der Umweg bis  
E zur Großen Scharnstraße beträchtlich. Da  
es aber ausreichend weitere Zugangs-  
möglichkeiten für den städtischen Freizeit-  
verkehr von der Stadt zur Oderpromenade  
gibt und Wanderwege nicht grundsätzlich  
barrierefrei zu führen sind, ist diese Situation  
nicht zu bemängeln.



86 Auch auf der nördlichen Seite der Brücke  
E befinden sich Treppen von Oderpromenade  
herauf ...



87 ... bis auf Brückenebene.  
E



## Route 1 F: Von der Stadtbrücke bis zum Marina Winterhafen

88 Die Brückenunterführung ist eine breite Pro-  
F menade, die farblich sehr frisch wirkt und  
sehr abwechslungsreiche Ausblicke erlaubt.



89 Auf der nördlichen Seite befindet sich eine  
F breite am östlichen Rand (rechts) ange-  
schnittene Treppe und daneben eine Ram-  
pe.



90 Der Blick zurück zeigt, dass die Treppe sich  
F bei heller Lichteinstrahlung farblich nicht von  
den anschließenden Flächen unterscheidet,  
eine für Menschen mit eingeschränkter Seh-  
fähigkeit gefährliche Situation, die zu stürzen  
führen kann.

- **Empfehlung:**

Hier sollte die Treppe

91 a) wenigstens oben und unten farblich ab-  
F gesetzt oder  
b) besser nach den Regelwerken barrierefrei  
umgestaltet werden.<sup>98</sup>

Im Foto ein Beispiel aus dem Bahnhofsbe-  
reich von Chemnitz.



92 Der folgende Promenadenabschnitt ist wie-  
F derum mehrstreifig und sehr abwechslungs-  
reich gestaltet. Hier sollte eigentlich auch  
einmal ein ungeordnetes Miteinander von  
Freizeitverkehrsteilnehmern mit unterschied-  
lichen Geschwindigkeiten möglich sein.



- 93 Sehr schön die erhöhten Sitzgelegenheiten  
F mit Blick auf die Promenade.



- 94 Der Abgang von der Oderpromenade zur  
F Friedenskirche und über die Badergasse zur  
Karl-Marx-Straße (Magistrale) ist etwas ver-  
steckt zwischen den erhöhten Sitzplätzen  
und einem Panorama-Café.



- 95 Es ist nicht der interessanteste Durchgang  
F zur Stadt.



- 96 Städtebaulich angenehmer wirkt die dann  
F folgende Collegienstraße mit Blick auf die  
Friedenskirche auf der einen ...



- 97 ... und dem Stadtarchiv auf der nördlichen  
F Seite mit dem breiteren Gehweg.



- 98 Die Collegienstraße ist auch gleichzeitig Teil  
F der Kleistroute.  
Die Schulstraße mit abgesenkten Gehwegen  
überquerend ...



- 99 ... ist sehr schnell die Karl-Marx-Straße (Ma-  
F gistrale) erreicht (Blick in Richtung Süden  
zum Oderturm).



- 10 Der Blick zurück zum Stadtarchiv und der  
0 Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach ist  
F mit den hübschen Blumenrabatten auf dem  
Gehweg sehr angenehm.



- 10 Zurück zur Oderpromenade: Kurz vor der  
1 Konzerthalle Carl Philipp Emanuel Bach  
F wechselt das Pflaster und nicht nur der Jun-  
ge auf dem Rad möchte möglichst das fol-  
gende Kopfsteinpflaster meiden. Hier sollte  
allerdings auch keine eigenständige Radspur  
durchgeführt werden, die dann zum schnel-  
leren Fahren verleiten würde. Eigentlich sollte auf diesem kurzen Wegeabschnitt zum Ab-  
steigen animiert werden.



- 10 Die Römertreppe direkt vor der Konzerthalle  
2 ist eine sehr schöne Anlage, der es aller-  
F dings im unteren Bereich an Aufenthaltsmög-  
lichkeiten mangelt.

- **Empfehlung:**

An dieser Stelle wären einige wenige Sitz-  
möglichkeiten, z.B. Betonquader mit Sitz-  
ecken aus Holz oder ähnliche Angebote sehr  
schön.



10 Die Situation an der Konzerthalle Carl Philipp  
3 Emanuel Bach ist sehr kontrastreich. Auf der  
F südlichen Seite der architektonisch strenge  
Anbau an die historische Nikolai- oder Un-  
terkirche, ...



10 ... auf der nördlichen Seite der eher unauf-  
4 geräumte Bereich der ehemaligen Gasan-  
F stalt mit der Bar „Havanna!“. Beides könnte  
durchaus städtebaulich gut zusammenpas-  
sen, wurde aber zum Zeitpunkt der Bege-  
hung durch eine Ansammlung abgestellter  
Fahrzeuge nicht gerade verschönert.



10 Dadurch machte auch die dazwischen ein-  
5 mündende Lebuser Mauerstraße keinen ein-  
F ladenden Eindruck.



10 Trotz Fußgängerzone mit Zeichen 242 StVO  
6 scheint sie gerne zum Parken von Fahrzeu-  
F gen benutzt zu werden, die Aufnahmen  
stammen aus drei verschiedenen Tagen.

- **Empfehlung:**

Hier sollte wohl stärker kontrolliert werden.



10 Offiziell aufgeweicht wird die StVO-Regelung  
7 für Fußgängerzonen auch durch die Zulas-  
F sung von Taxen im Haupteingangsbereich  
der Konzerthalle. Das ist verständlich, aber  
auch ein wenig inkonsequent, wenn man  
beachtet, dass der barrierefreie Zugang in  
der Lebuser Mauerstraße ein wenig ver-  
steckt ist und abseits vom Taxistand.



10 Dieser Straßenabschnitt sollte aber hinsicht-  
8 lich seiner Funktion als sehr angenehme  
F Querverbindung von der Oderpromenade zur  
Karl-Marx-Straße in einer Fußwegenetzpla-  
nung in Priorität gesetzt werden.



10 Der Übergang über die Schulstraße hat ab-  
9 gesenkte Bordsteine.  
F



11 Es folgt der sehr schöne Topfmarkt nördlich  
0 (rechts) an der Lebuser Mauerstraße mit  
F einem Wegwieser unter anderem zum  
Lennépark.



11 Davor muss die Karl-Marx-Straße überquert  
1 werden. Auf der anderen Straßenseite be-  
F ginnt der Lennépark mit dem Karl-Marx-  
Denkmal, doch wirkt gerade an dieser Stelle  
die Magistrale sehr breit.

- **Empfehlungen:**

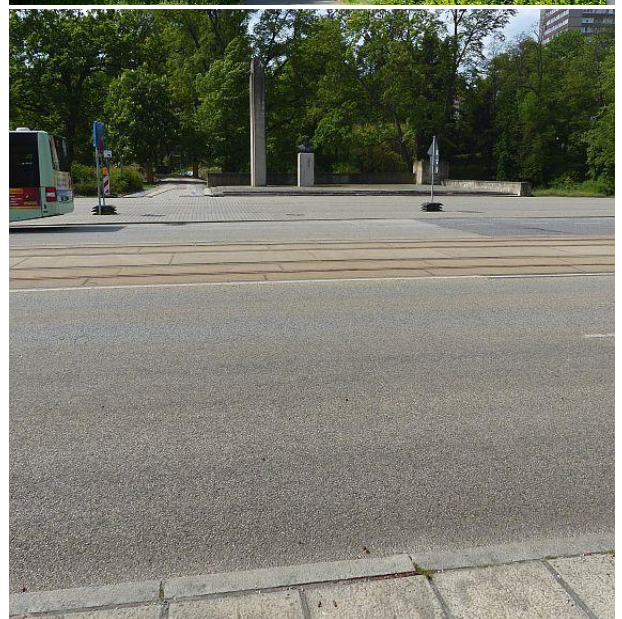
a) Es gibt mehrere Stellen, an denen in  
der Karl-Marx-Straße Querungsanla-  
gen wichtig wären, aber an dieser  
Stelle sollte die Fußgängerquerung in  
Priorität gesetzt werden.

Da ein Fußgängerüberweg kaum durchsetz-  
bar sein wird<sup>99</sup>, ist der Handlungsspielraum  
nach den Regelwerken nicht sehr groß.

b) Als ein Schritt wären vorgezogene  
Seitenräume<sup>100</sup> unter Einbeziehung

der Bushaltestellen und mit auf beiden Seiten abgesenkten Bordsteinen sinnvoll, al-  
lein schon um damit die Querungsstelle zu verdeutlichen und die Fußgängerinnen  
und Fußgänger zu ermutigen.

c) Eigentlich wäre hier sogar ein breiterer Übergangsbereich angemessen, der bis zur  
Straße Am Graben reicht, wenn dieser Grünzug mit der zukünftig sanierten und wie-  
derbelebten Gasanlage Wirklichkeit wird. Da es in Deutschland keine „Begegnungs-  
zone“ gibt, experimentieren andere Städte in vergleichbaren Fällen mit der Einfüh-  
rung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen.



11 Das ist z.B. in Duisburg am Opernplatz mit  
2 immerhin ca. 13.000 Kfz pro Tag mit einer  
F angehobenen Fahrbahn und einem ver-  
kehrsberuhigten Geschäftsbereich<sup>101</sup> erfolg-  
reich umgesetzt worden (Foto) oder auch  
z.B. als „Berliner Begegnungszone“ in der  
Maaßenstraße in Berlin-Schöneberg.



d) Kostengünstiger als eine Teilaufpflasterung wäre es sicherlich, so wie in vielen Staa-  
ten auf der Welt erfolgreich erprobt, Querstreifen zu markieren, die zum Überweg hin  
breiter werden und in der Mitte als Zebrastreifen in Gehrichtung wirken. Diese „opti-  
schen Schwellen“ täuschen eine Teilaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor,  
fördern damit die Aufmerksamkeit der Fahrenden und vermindern die Fahrgeschwin-  
digkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland dürfen sie nach der Straßenver-  
kehrs-Ordnung<sup>102</sup> nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber  
zum Beispiel in hellblau sind sie nicht definitiv ausgeschlossen und genauso wirk-  
sam.

11  
3 e) Wichtig ist, dass die Überquerungs-  
F bereiche von Straßenbahnschienen  
deutlich auf der Fahrbahn markiert  
werden. Solche Markierungen finden  
sich z.B. in der gesamten Stadt in  
Brüssel.

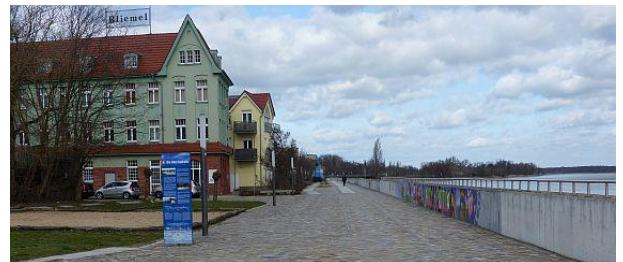


Letzter Vorschlag könnte ein „experimenteller“ Baustein für den gesamten Straßenzug der  
Karl-Marx-Straße und Berliner Straße werden, der in Deutschland in dieser Form noch nicht  
erprobt wurde. Hier sollte die Landesregierung, möglicherweise als ein Herausstellungs-  
merkmal der Fußverkehrsstrategie in Frankfurt (Oder) im Rahmen der von ihr geplanten  
Landesinitiative „Stadt zu Fuß“<sup>103</sup> einbezogen werden.

11 Zurück an die Oderpromenade:

4 • **Empfehlung:**

F Am Abschnitt zwischen der Lebuser Mauer-  
straße und der folgenden Straße Am Graben  
wäre eine Radwegführung ohne Kopfstein-  
pflasterung wieder angemessen.



11 Der Zugang über die Straße Am Graben ist  
5 wieder deutlicher für den Kfz-Verkehr ge-  
F sperrt.



11 Der Blick gen Süden (nach links) zur ehema-  
6 ligen Gasanstalt könnte möglicherweise in  
F Zukunft eine Aufwertung erfahren.



11 Die Nordseite (nach rechts) müsste städte-  
7 baulich einbezogen werden. Insofern kann  
F diese Querverbindung zurzeit noch nicht als  
besonders angenehm hervorgehoben wer-  
den.



11 Wobei die nach den Weltkrieg verbliebenden  
8 und sanierten Gebäude ein durchaus an-  
F sehnliches Ensemble auf der Ostseite des  
Platzes ergeben (Rückblick).



11 Anschließend muss wiederum die Schulstra-  
9 ße überquert werden. Die beiden Bordsteine  
F auf der Ostseite sind abgesenkt, der Bord-  
stein auf der gegenüberliegenden Seite  
nicht.



- **Empfehlung:**

Frankfurt (Oder) würde ein Bordsteinabsenkungsprogramm benötigen, bei dem in erster Linie versucht werden sollte, gegenüberliegende Bordsteine abzusenken.

12 Auf der anderen Seite befindet sich wieder-  
0 rum der Topfmarkt (vgl. Foto 110), wobei auf  
F dieser Strecke allerdings Treppenstufen zu  
überwinden sind, um an die Karl-Marx-  
Straße zu gelangen.



12 Der Durchgang zur Mühlengasse und der  
1 Kietzer Gasse dürfte eher für den kurzen  
F Freizeit- und Alltagsverkehr und weniger für  
den Tourismus von Bedeutung sein.





12 Er führt sehr schnell zur selben Parkplatzsi-  
2 tuation wie über die Straße am Graben (vgl.  
F Foto 117), im Hintergrund die sanierungsbe-  
dürftige Gasanstalt.



12 Danach folgt der Übergang über die Schul-  
3 straße zum Karl-Ritter-Platz, der ebenfalls  
F weitgehend als Parkplatz genutzt wird. Er  
liegt am Straßenzug Berliner Straße / Karl-  
Marx-Straße auf der Höhe der auf der West-  
seite einmündenden Straße Halbe Stadt.



12 Zurück zur Oderpromenade: Wie in ganz  
4 Frankfurt (Oder) befinden sich auch an die-  
F ser immer wieder Kunstwerke. Kleinere, wie  
hier die „Zirkusreiterin“...



12 ... oder auch größere Objekte (beides Rück-  
5 blicke).  
F



12 Die Radfahrerinnen und Radfahrer freuen  
6 sich (Rückblick), dass sie ab der Straße Am  
F Graben (vgl. Foto 115) wieder zwischen den  
ehemaligen Schienen der Hafenbahn einen  
leicht befahrbaren Plattenweg vorfinden,...



12 ... den sie als eine Art Radwegführung ger-  
7 ne annehmen, ...  
F



12 ... der aber letztlich direkt auf eine Beton-  
8 brüstung führt.  
F



12 Kurz davor mündet die Ziegelstraße wieder  
9 etwas großzügiger gestaltet in die Oderpro-  
F menade.



13 Sie ist teilweise umgestaltet worden, wie hier  
0 mit einem nicht regelkonformen vorgezoge-  
F nen Seitenraum ...



13 ... oder nicht barrierefreien Übergängen,...  
1  
F



13 Und z.B. einer sehr breiten Bordsteinabsen-  
2 kung, die allerdings auf eine Zufahrt zurück-  
F zuführen ist. Die Gehwege sind eigentlich  
recht gut ausgebildet, aber die gesamte  
Straßensituation wirkt noch sehr zusammen-  
gestückelt.



13 Auch ist die Aussicht auf die teilweise als  
3 Parkplatz genutzte Brachfläche nicht sehr  
F schön.



13 Am Ende der Ziegelstraße befindet sich ein  
4 Hausdurchgang zur Berliner Straße ...  
F



13 ... mit einem interessant gestalteten barriere-  
5 freien Zugang zu den Einkaufskolonaden.  
F



13 Zurück zur Oderpromenade: An der Einmün-  
6 dung der Ziegelstraße ein weiteres Restau-  
F rant. Im Stadtplan<sup>104</sup> wird der Oder-Neiße-  
Radweg zwischen den beiden Gebäuden  
nach Westen einbiegend (nach links) und an  
dem hinteren ehemaligen Lagergebäude auf  
der Westseite vorbei führend dargestellt.



13 In der Praxis führt ein erst nach dem Objekt  
7 (Foto 125) benutzbarer zweiter Plattenweg  
F zwischen den Schienen geradeaus  
auf einen Engpass mit einer Breite von ca.  
2,60 Metern auf der Ostseite des Gebäudes  
(rechts) zu.



13 Eine genauere Betrachtung der Situation  
8 zeigt, dass hier die Fußwege (links) und  
F auch die Radwege (rechts) hindurchführen.  
Eine ziemlich problematische Situation, ...

13  
9  
F



14 ... zumal es sich um eine abschüssige Weg-  
0 strecke handelt und Radlerinnen und Radler  
F aus Nordrichtung in der Regel auch ziemlich  
schnell hinunter fahren.



14 Auf der Nordseite der Rampe eine Wegver-  
1 zweigung, die nicht eindeutig markiert ist.  
F



14 Geradeaus die Wegweisung für Wanderwege, wobei der hier mar-  
2 kierte Jakobsweg Nordroute im Stadtplan auf der Berliner Straße im  
F Westen geführt wird und gar nicht an dieser Stelle. Für den westlich  
abzweigenden Weg (nach links) gibt es keine Markierung, sodass  
Radfahrerinnen und Radfahrer annehmen können, dass dieser di-  
rekt durch den Spielplatz führende Weg der Fernradweg ist. Auf  
diesem Weg muss man aber offensichtlich doch geradeaus weiter  
fahren,...



14 ... denn am kurz danach folgenden westli-  
3 chen Abzweig befindet sich eine Informati-  
F onstafel für den Oder-Neiße-Radweg (beid-  
seitig), der bestätigt, dass man sich gerade-  
aus oder nach Westen (links) einbiegend  
oder auf beiden Wegen auf dem richtigen  
Pfad befindet.



14 Am westlich abbiegenden Weg steht aller-  
4 dings eine Infotafel über die Ortsteilroute  
F Frankfurt (Oder), die wiederum als Radweg  
konzipiert ist. Sie führt an dieser Stelle durch  
die offensichtlich sehr beliebte Spielplatz-  
und Erholungsanlage hindurch, ...



14 ... also direkt an einem Spielplatzhügel vor-  
5 bei (Rückblick).  
F



14 Der Weg geradeaus (Foto 112) ist zumindest  
6 insofern eindeutig, dass es egal ist, ob man  
F den verkürzenden dritten westlichen Ab-  
zweig wählt oder wiederum geradeaus fährt:  
Am Marina Winterhafen muss in Richtung  
Westen (links) abgebogen werden.



14 Die Straße zwischen dem Marina Winterha-  
7 fen im Westen und die Oder im Osten ist  
F eine Sackgasse. Alle Fuß- und Radwege  
werden gebündelt an der Westseite des Ha-  
fens vorbeigeführt.



Seit der Ziegelstraße (Fotos 106 und 107) ist  
die Radwegeführung für die Benutzerinnen  
und Benutzer diffus und es ist nicht einzuse-  
hen, warum der Radverkehr mehrfach in die  
Spiel-, Erholungs- und Ruhezonen hineinge-  
führt wird. Das ist insgesamt eine sehr unschöne Situation.

14 Noch einmal zurück bis zur ehemaligen La-  
8 gerhalle nach der Einmündung der Ziegel-  
F straße (siehe Foto 137). Wie schon ange-  
merkt, verläuft der Oder-Neiße-Radweg im  
Stadtplan nicht durch diese Rampe, sondern  
westlich von der Lagerhalle (links) vorbei.  
Die Situation lässt das aber nicht erahnen,  
der Plattenweg führt direkt zur Rampe, das  
Kopfsteinpflaster daneben lädt nicht zum Radfahren ein und die Möblierung deutet nicht auf  
einen abknickenden Fahrradweg hin.



14 Rückblickend, die alte Lagerhalle befindet  
9 sich jetzt auf der Ostseite (links), sieht der  
F Weg für Radfahrer nicht einladender aus, ...



15 ... ist aber als solcher eindeutig beschildert.  
0  
F



15 Ein kleines Stück weiter, zwischen der Rück-  
1 seite der Gerstenberger Höfe im Westen  
F links) und dem Sportplatz auf der Ostseite  
(rechts) ist die Pflasterung für das radfahren  
bereits angenehmer...



15 ... und dann folgt ein neu gebauter Radweg  
2 mit Abstellanlagen und Picknickplatz westlich  
F von den Spiel- und Erholungsflächen  
(rechts).



15 Der Radweg mündet in die Hafensstraße  
3 (links), Radfahrerinnen und Radfahrer wer-  
F den dort eindeutig nach Osten (rechts) und  
über die Straße dann wieder gleich nach  
Norden (links) geleitet. Auch von Norden  
kommend wird der Radverkehr hier eindeutig  
auf den neuen Radweg geführt. Das bedeu-  
tet, es gibt hier zwei sich widersprechende  
Wegeführungen, wovon die eine an der Oderseite noch zusätzlich dreifach verzweigt und die  
andere nur vom Norden aus konsequent umgesetzt wurde.



- **Empfehlung:**

- a) Am nördlichen Ende der Oderpromenade sollte unbedingt noch einmal das gesamte Fahrradwegesystem überdacht und konsequent in die Praxis umgesetzt werden. Der Oder-Neiße-Radweg und die Ortsteilroute sollten nicht in einem Knotenpunkt unständig und teilweise auch uneinsichtig getrennt geführt werden.
- b) Es sollte durch eindeutige Wegweisungen und Markierungen darauf hingewirkt werden, dass Fuß- und Radverkehr getrennt oder gemeinsam auf entsprechend breiteren Wegen geführt werden und der Radverkehr die Erholungsflächen nicht durchschneidet, sondern zur Mitnutzung tangiert.

15 c) Die zwei ersten nach Nordwesten  
4 abzweigenden Wege sollten deshalb  
F von beiden Seiten eindeutig als Ver-  
bindungswege zu den Spielplätzen-  
und Erholungsanlagen dem Fußver-  
kehr vorbehalten bleiben. An den En-  
den sind Fahrradabstellplätze sinn-  
voll.



Für die Wegeführung gibt es zwei Alternativen, die nicht wie bisher miteinander vermischt werden sollten:

- a) Der Radverkehr wird, wie im Stadtplan abgebildet und durch einen neuen Radwegbau offensichtlich auch gewünscht, bereits vor dem Engpass an der Ziegelstraße hinter dem ehemaliger Lagergebäude und dann hinter den Spielanlagen geführt. Die Querung der Hafensstraße erfolgt am Ende etwas nach Osten (rechts) versetzt, um in den Weg Am Winterhafen nach Norden (links) einzubiegen. Diese Variante setzt vo-

raus, dass das letzte Stück Kopfsteinpflaster hinter der ehemaligen Lagerhalle durch einen glatten Belag ersetzt wird.

- b) Fuß- und Radweg werden gemeinsam geradeaus an der Oder bis zur Hafenstraße geführt um dann noch deutlicher als bisher in die Hafenstraße nach Westen (links) und sofort wieder in den Weg Am Winterhafen nach Norden (rechts) einzubiegen. Diese Variante setzt voraus, dass der Weg an der Oder deutlich verbreitert wird.

15 Für beide Varianten müssen die Informati-  
5 onstafeln und Wegweisungen umgestellt und  
F neue Markierungen vorgenommen werden.



15 Die Tafeln müssen dafür nicht verändert  
6 werden. Auch auf der Info-Tafel für die Orts-  
F teilroute ist der Standort-Punkt so grob, dass  
eine derartige Verschiebung sich nicht nie-  
derschlägt.



Auf den abzweigenden Nebenwegen sollten  
15 auch keine Sackgassen-Schilder mit Radzu-  
7 lassung stehen. Alle diese Hinweise sind  
F ungünstig, da sie nur verwirren.

15 Noch einmal zurück zur Oderpromenade und  
8 ersten Wegverzweigung nach der ehemali-  
F gen Lagerhalle (Foto 141): Hier schließt,  
wenn man den Radweg überquert, die für die  
Benutzung der Spielflächen wichtige Verbind-  
ung über die Klingestraße an. Die Fußgän-  
gerzone ist hier aufgehoben, ...



15 ... und es folgt eine unbedeutende Neben-  
9 straße ohne Gehwege bzw. mit Randstreifen,  
F die zugestellt sind, ...



16 ... oder hinter abgestellten Fahrzeugen den-  
0 noch von Fußgängerinnen und Fußgängern  
F benutzt werden.

16  
1  
F



- 16 Diese Ausfahrt in der Klingestraße aus dem  
2 Gebäude der derzeitigen Gerstenberger Hö-  
F fe ist ein Kunstwerk und, obwohl keineswegs  
barrierefrei, erhaltenswert.

**1. Empfehlung:**

Die Straße sollte dagegen insgesamt als verkehrsberuhigter Bereich gekennzeichnet werden, damit die Fußgänger die Straße überall benutzen können.

- 16 Die Klingestraße ist frequentiert und sollte  
3 wie die Lebuser Mauerstraße als wichtige  
F Wegeverbindung priorisiert werden. Bisher  
ist die östliche Seite gegen parkende Fahr-  
zeuge gesperrt und abgesenkt, die westlich  
dagegen nicht.  
(siehe **Empfehlungen** zu Foto 111 f)



- 16 Die nächste und allerletzte Querverbindung  
4 von der Oderpromenade in Richtung Stadt ist  
F die Hafenstraße. Hier wird der Radverkehr in  
beiden Richtungen auf der Nord- (rechts)  
und der Fußverkehr auf der Südseite (links)  
geführt.

• **Empfehlung:**

An der folgenden Kreuzung Goepelstraße – Herbert-Jensel-Straße – Hafenstraße - Berliner Straße fühlt man sich als Fußgänger ziemlich verloren. Es ist zu prüfen, inwieweit die Lichtsignalschaltungen optimiert werden können.



**Route 1 G: Vom Winterhafen zur Lebuser Vorstadt**

- 1 Am Marina Winterhafen endet die Oderpro-  
G menade und ...



- 2 ... alle hier bisher eintreffenden Fuß- und  
G Radwege werden gebündelt westlich vom  
Winterhafen in Richtung Norden weiter ge-  
führt.





3 Der Bitumenweg ist für das Radfahren sehr  
G gut geeignet, aber als Wanderweg nicht be-  
sonders attraktiv. Deshalb wurde für den  
Europäischen Fernwanderweg E 11 auch  
eine andere Wegeföhrung (siehe Route 4)  
empfohlen. Dennoch wird er von Spazier-  
gängern durchaus angenommen, um von der  
Lebuser Vorstadt zur Oderpromenade zu  
gelangen und umgekehrt.



4 Nach etwa 1,2 Kilometern biegt er nach  
G Westen ab in die Straße Am Schlachthof.



5 Auch diese Straße ist nicht attraktiv, föhrt  
G aber zur Endhaltestelle der Straßenbahn  
Linie 4 und damit zur Lebuser Vorstadt.



### Route 1 H: Hinweise zu den Infotafeln und Wegweisungen

1 Die Informationstafeln an der Oderpromen-  
H ade kann man in Frankfurt (Oder) als  
vorbildlich bezeichnen. Sie sind sehr in-  
formativ und deutlich, allerdings entspricht  
2 die Schriftgröße nicht den Anforderungen  
H an eine barrierefreie Darstellung. Bedauer-  
lich, dass diese Texte nicht auch in Print-  
und digitalen Medien zur Verfügung ste-  
hen.



3 Bei den Wegweisungen fehlen leider Ent-  
H fernungsangaben in Meter oder Minuten.  
Sie sollten unbedingt zusätzlich ange-  
bracht werden (z.B. durch Aufkleber), da  
Ortsunkundige in der Regel nicht ein-  
schätzen können, wie kurz die Wege zu  
den angegebenen Zielen sind. Die Ge-  
schlossenheit des Wegweisungssystems  
wurde im Projektzusammenhang nicht  
überprüft und ganz sicher sind hier noch  
Verbesserungen möglich.



## **Fazit:**

**Grundsätzlich ist die Oderpromenade eine Attraktion für erholungssuchende Bürgerinnen und Bürger und für die Gäste der Stadt, die in dreifacher Hinsicht nachgebessert werden sollte:**

- 1. Die größte Herausforderung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger der Stadt stellen die Zuwegungen dar, die fast noch wichtiger sind als die Betrachtung der Oderpromenade selbst.**  
Zum Beispiel:  
Querungsanlagen, Bahntunnel, Beleuchtung, Kfz - Geschwindigkeit
- 2. Die Radverkehrsanlagen müssen in der Oderpromenade teilweise eindeutiger und komfortabler gestaltet werden, im Sinne der Bedürfnisse von Radfahrenden und um ein unbekümmertes flanieren zu ermöglichen.**  
Zum Beispiel:  
Beläge, Radwegführung, Wegweisung, Engpässe
- 3. In der Promenade, aber auch in den Zuwegungen, die von Bürgerinnen und Bürgern sowie zahlreichen Gästen genutzt werden, sollte Schritt für Schritt eine Barrierefreiheit umgesetzt werden.**  
Zum Beispiel:  
Beläge, (angeschnittene) Treppen, Bordsteinabsenkungen, Engpässe, Pflege, Aufenthalt

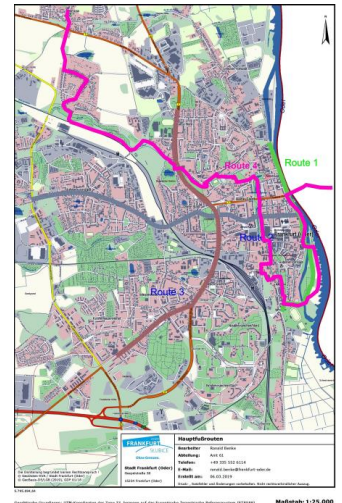
**Eine fußgängerfreundlichere Gestaltung der Wegeverbindungen zwischen der Innenstadt, den angrenzenden Stadtteilen und der Oderpromenade ist eine umwelt- und verkehrspolitisch vorzeigbare Maßnahme und sollte in Priorität gesetzt werden.**

## **Ausblick:**

Die Stadtverwaltung hat beschlossen, die Fortsetzung der Route 1 im Norden ab der Lebuser Vorstadt bis nach Kliestow (Route 4) im Jahr 2020 mit eigenen Mitteln untersuchen zu lassen.

## 9. Route 2 (blau): Von der Oder zum Westkreuz

Im Entwurf zum Mobilitätsplan der Stadt Frankfurt (Oder) werden **sehr wichtige Fußverkehrsachsen** in der Stadt benannt. So soll z.B. die Verbindung vom Holzmarkt über die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße / Schmalzgasse / Lennépark / Pablo-Neruda-Block / Thomas-Müntzer-Hof zum Kleistpark als Fußverkehrsverbindung ausgebaut werden (E).<sup>105</sup> Im Projekt-Vorgespräch<sup>106</sup> wurde diese als Route 2 mit drei anderen Routen einvernehmlich in Priorität gesetzt und bis zum Westkreuz als zusätzliche Option verlängert. Damit wären die bereits erkannten **Fehlstellen in der Gestaltung öffentlicher Straßenräume** in der Karl-Liebknecht-Straße [10], der August-Bebel-Straße [1] und eventuell auch in der Fürstenwalder Straße [7] einzubinden.<sup>107</sup> Diese Route ist als Korridor gedacht, d.h. es könnten sich in der Wegeführung auch Alternativen und Änderungen anbieten.



Im Rahmen des Projektes: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ wurde vom FUSS e.V. für die insgesamt etwa 4,2 Kilometer lange Strecke ein beidseitiger Fußverkehrscheck im Format „Blitzlicht“<sup>108</sup> durchgeführt, der im Folgenden dokumentiert wird. Darüber hinaus wurde für die ca. 1,5 Kilometer lange Teilstrecke von der Oderpromenade bis zum Eingang des Kleistparks eine Gruppen-Begehung im Format „Wetterleuchten“<sup>109</sup> mit sechs Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und des Tourismus durchgeführt. Die Gesprächsergebnisse über zehn beispielhaft ausgesuchte Orte wurden unter den entsprechenden Empfehlungen (Fotos 1 bis 64) in kursiv und in blauer Schrift unter dem Stichwort „**Gruppen-Begehung**“ hinzugefügt. Selbstverständlich müssten einzelne Straßenabschnitte und Querungsstellen noch einmal intensiver untersucht werden. Ein Lichtsignalanlagen-Check war aufgrund der umfangreicheren Netzbetrachtung in Frankfurt(Oder) im Rahmen des Projektes zeitlich nicht möglich.

Der Wegeverlauf wurde vom Osten zum Westen erfasst, wobei Rückblicke gesondert angegeben sind. Bei der Begehung wurde die Straßenseite mitunter gewechselt, so dass die beschriebenen Seiten mit „nördlich“ bzw. „südlich“ angegeben sind. Ab dem nördlichen Kleistpark-Ausgang wurde allerdings zuerst der südliche (Fotos 68 - 96) und dann der nördliche Gehweg (Fotos 97 - 132) begangen, um den Wegeverlauf im Zusammenhang deutlicher darstellen zu können.

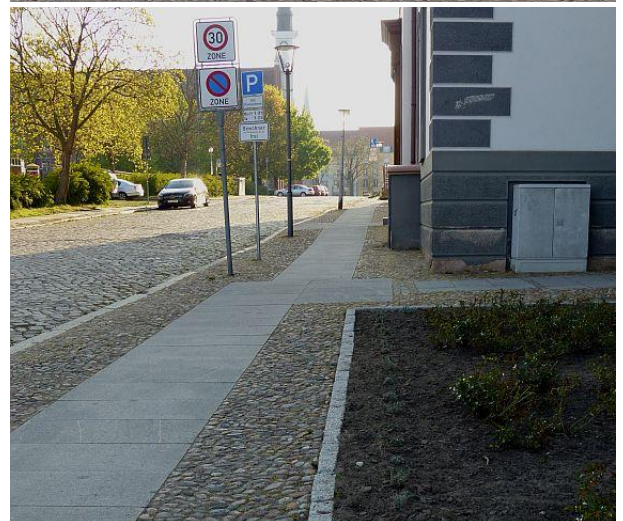
Die insgesamt ca. 8,6 Kilometer langen Wegeabschnitte (Gehwege und Querungsanlagen) und weitere Anschluss- und Verbindungswege wurden am 24. Und 25. April sowie am 5. Juni 2019 begangen. Darüber hinaus fand eine Gruppen-Begehung mit sechs Personen am östlichen Teilabschnitt am 23. September statt.

- 1 Die **Route 2 (blau)** beginnt am Holzmarkt mit der Friedensglocke an der Oderpromenade (rechts) und dem Museum Viadrina (links). Das Muster der Groß- und Keinsteinpflasterung und der Natursteinplatten ist leider nicht durchgängig nachvollziehbar.



Die Oderpromenade ist Bestandteil der **Route 1 (grün)**, zum Abzweig siehe dort Fotos 61 und 62 E.

- 2 Die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße ist der Anfang einer äußerst günstigen Querverbindung von der Oderpromenade zum Zentrum und darüber hinaus zu den Stadtteilen Halbe Stadt, Paulinenhof und Nuhenvorstadt bis zum Westkreuz. Sie wirkt am östlichen Eingang als Tempo 30-Zone für den Kraftfahrzeugverkehr überdimensioniert, wurde offensichtlich in den letzten
- 3 Jahrzehnten umgestaltet und mit neuen Bodenbelägen ausgestattet. Dies geschah nicht durchgängig nach den seit 2006 geltenden Regelwerken, insbesondere nicht nach dem Grundsatz der „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“. <sup>110</sup> Die Route kann deshalb bisher kaum als eine Fußverkehrshauptachse empfunden werden, obwohl einige gute Ansätze herauszustellen sind. So ist zum Beispiel der Natursteinplattenbelag auf der Nordseite der Straße als barrierefrei zu bezeichnen.
- 4 Geradezu vorbildhaft ist der Eingangsbereich zu den „Städtischen Museen“ (Museum Viadrina). Es handelt sich hier nicht um eine Zufahrt, sondern um einen vorbildlich ausgebildeten Zugang.



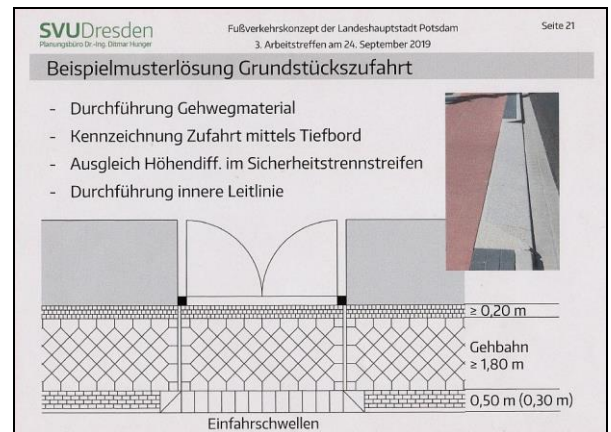
- 5 Leider schon weniger vorbildlich ist die Werkausfahrt des Museums ein paar Schritte weiter, wo die barrierefreie Nutzung des Gehweges für sicherlich nicht allzu viele Fahrzeuge am Tag aufgehoben wird. Immerhin keine konische Ausbildung aber dennoch ein z.B. für Rollatoren zu holpriges Großsteinpflaster und somit nicht regelkonform.



- **Empfehlung:**  
„Gehwegüberfahrten [und Grundstückszufahrten] sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch Absenkungen, Borde und Materialwechsel unterbrochen werden.“<sup>111</sup>

*Bei der Gruppen-Begehung herrschte Einigkeit darüber, dass **Grundstückszufahrten über Gehwege** zukünftig in Frankfurt (Oder) für den Fußverkehr für die Barrierefreiheit keine Querschräge und keine Borde*

*haben sollten; zwei von sechs Personen sprachen sich dagegen aus, auf einen Materialwechsel quer zur Gehrichtung zu verzichten.*<sup>112</sup>



- 6 Obwohl zum Zeitpunkt der Begehung kein Parkdruck bestand (Rückblick) und nicht die Hälfte aller zur Verfügung gestellten Senkrecht-Parkstände auf der südlichen Straßenseite (rechts) benutzt wurden...



- 7 ... war der nördliche Gehweg gleich hinter dem Museum beparkt. Es handelt sich um eine eingeschränkte Halteverbots-Zone nach Zeichen 290.1 StVO, in der wenige Schritte weiter das Parken auf Gehwegen mit dem Zeichen 315 StVO zugelassen wird.



- 8 Der sogenannte Gehweg mit seinen über die Jahrzehnte verrutschten Natursteinplatten auf der gegenüberliegenden südlichen Straßenseite ist kaum benutzbar.

- **Empfehlung:**  
Der Gehweg auf der südlichen Straßenseite ist zu sanieren und in einer regelkonformen Breite auszuführen.



- 9 Es folgt ein geradezu modellhaft schlechtes Beispiel: Um zwei Fahrzeugen das Parken an einer Ausfahrt im Bereich der Grundschule Mitte zu ermöglichen, wurde eine Ausrundung für zügig schnellen Autoverkehr zu Lasten der Gehwegführung ausgebildet.



- 10 Der Gehweg ist auf der südöstlichen Seite derart an- bzw. abgeschnitten, dass dies bei der Planung hätte auffallen müssen.



- 11 Auf der südwestlichen Seite ist die Vernachlässigung des Fußverkehrs bei der Straßenplanung nicht weniger auffällig.



- 12 Noch einmal die Situation im Rückblick.
- **Empfehlung:**  
Die beiden Parkplätze sollten aufgehoben und der Gehweg durchgeführt werden.



- 13 Ein paar Schritte weiter, eine ähnlich fatale Situation. Der Gehweg wird um einen Parkstreifen für das Querparken herumgeführt ...



- 14 ... und genau am vorgesehenen Übergang durch Rot-Markierung auf der hier befindlichen Einfahrt, wurden Container aufgestellt.

- **Empfehlung:**  
Die Wegeführung sollte konsequent freigehalten werden.



- 15 Noch einmal zurück (Foto 2) stellt sich der Straßenabschnitt von der Oderpromenade bis zur Großen Oderstraße bisher mit seiner überdimensionierten Fläche für das Fahren und Parken und den Gehwegfragmenten noch nicht als einladende Fußverkehrsachse zwischen Oderpromenade und Innenstadt dar.

- **Empfehlungen:**  
Es ist zu überlegen, ob
  - a) nicht der gesamte Straßenabschnitt als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325.1 StVO ausgebildet und damit die Gehwegproblematik entschärft werden kann oder
  - b) zumindest einseitig z.B. auf der Nordseite ein ausreichend breiter barrierefreier Gehweg geschaffen wird. Hier wäre sogar Fläche für eine zusätzliche Bepflanzung vorhanden, die den Straßenraum gliedern und attraktiver machen könnte.



*Bei der Gruppen-Begehung wurde für diesen **Straßenzug mit derzeit sehr geringem Kraftfahrzeugverkehr** einhellig vorgeschlagen, bis zur Großen Oderstraße eine „Tempo 10-Regelung“ anstatt eines verkehrsberuhigten Bereiches einzurichten. Mit fünf von sechs Teilnehmenden wurde auch dem Vorschlag einer ausreichend breiten barrierefreien Gehwegführung auf der Nordseite zugestimmt. Darüber hinaus wurde der Wunsch vorgetragen, die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße wieder als **Reisebusparkplatz** einzurichten. Auch in diesem Fall wäre allerdings ein geschützter Bereich als barrierefreier Weg in beiden Richtungen notwendig. In diesem Zusammenhang tauchte die Fragestellung auf, ob dann nicht die Wegeführung für Fußgänger über die parallel laufende Bischofstraße, die Große Oderstraße und dann die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße schöner und autoverkehrsärmer wäre. (vgl. Route 4, Foto 57 B bis 50 B in geänderter Reihenfolge)*

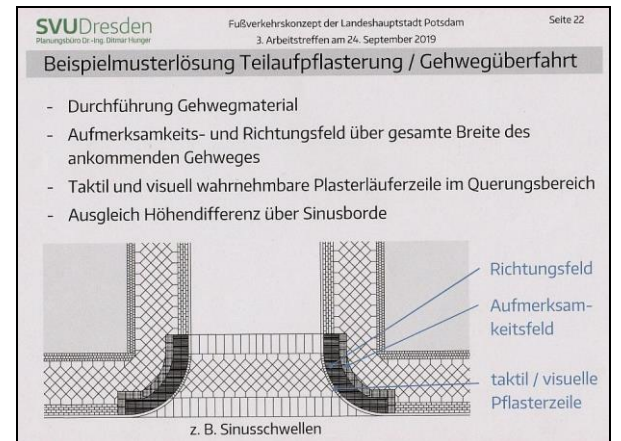
- 16 Auf der nördlichen Straßenseite ist der Übergang über die Große Oderstraße nicht barrierefrei ausgebildet worden. Der Bodenbelag mit der kurz vor der Kreuzung unterbrochenen Wegeführung durch Natursteintplatten und dem Großsteinpflaster im Übergangsbereich ist in dieser Form nicht nachvollziehbar. So würde man das sicher heute nicht mehr ausbilden.



- 17
- **Empfehlung:**  
„Soll ein Höhenunterschied vermieden werden und haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen, sollten Gehwegüberfahrten ausgebildet werden.“<sup>113</sup> Der Übergang könnte so wie z.B. in der Modellstadt Rendsburg umgestaltet werden, zumal es sich ja hier um eine prioritäre Fußverkehrsachse handeln soll.



*Dieser Vorschlag für die Querung einer Nebenstraße wurde bei der Gruppen-Begehung einhellig begrüßt mit dem Zusatz, dass dann die mittleren Gehwegplatten durchgeführt werden sollten.*<sup>114</sup>



- 18
- Danach folgt ein ausreichend breit dimensionierter Gehweg auf der nördlichen Seite,
- **Empfehlung:**  
der aber durchaus ein wenig mehr Abwechslung z.B. durch Grün tragen würde,



- 19
- Am Ende der Carl-Philipp-Emanuel Bach-Straße, im Übergang zum verkehrsberuhigten Bereich in der Schmalzgasse, ist der Weg mit den Natursteinplatten – der ja als eine Leitlinie empfunden wird – in Richtung Marktplatz abgelenkt.



- 20
- So wurde es auch aus Sicht der Schmalzgasse (Rückblick) gepflastert.

- **Empfehlung:**  
Für eine Hauptfußwegführung ist dies ein sehr ungünstiger Bodenbelag. Hier sollte, wenn
  - a) Der Belag nicht geändert wird,
  - b) zumindest eine Wegweisung vorgenommen werden.



Bei der Gruppenbegehung wurde die **selbsterklärende Wegführung** zwar be-



grüßt, ein Umbau aber an dieser Stelle aber als unvertretbar aufwändig angesehen. Dagegen waren sich alle Beteiligten einig, dass an dieser Stelle eine Wegweisung unbedingt notwendig wäre.

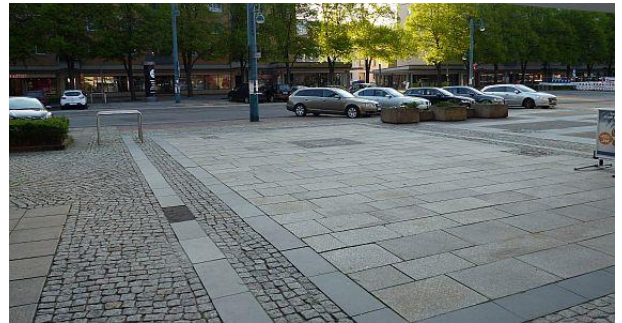
- 21 Die Schmalzgasse ist dann ein sehr angenehmes Wegestück.



- 22 Auch die Querung der Kleinen Scharnstraße ist fußgängerfreundlich ausgebildet.



- 23 Von der Schmalzgasse ist der Bodenbelag des Gehweges auf der Ostseite der Karl-Marx-Straße (Magistrale) eindeutig als Querungsstelle ausgebildet.



- 24 Dies ist auch auf der Westseite der Karl-Marx-Straße der Fall. Auf beiden Seiten wurden die Bordsteine abgesenkt, allerdings nicht ganz im versetzten Straßenverlauf.



- 25 Leider ist der Übergang im Alltag häufiger zugeparkt...



26 ... auf beiden Seiten, so dass er doch nicht so sicher und komfortabel ist.

- **Empfehlungen:**

Es gibt mehrere Stellen, an denen in der Karl-Marx-Straße Querungsanlagen wichtig wären, aber an dieser Stelle sollte die Fußgängerquerung in Priorität gesetzt werden. Da ein Fußgängerüberweg kaum durchsetzbar sein wird<sup>115</sup>, ist der Handlungsspielraum nach den Regelwerken nicht sehr groß.

- f) Vorgeschlagen wird, die Pflasterung bis zur Borsteinkante zur Verdeutlichung des Überganges vorzuziehen.
- g) Eine sicher sinnvolle Maßnahme wären zudem vorgezogene Seitenräume<sup>116</sup> mit auf beiden Seiten abgesenkten Bordsteinen, allein schon um damit die Querungsstelle zu verdeutlichen, die Fußgängerinnen und Fußgänger zu ermutigen und das Halten und Parken zu reduzieren.
- h) Eigentlich wäre hier sogar ein breiterer Übergangsbereich angemessen, der beide Straßenzüge, die Schmalzgasse auf der Ostseite und die nach Norden versetzte Promenadengasser auf der Westseite einbezieht. Da es in Deutschland keine „Begegnungszone“ gibt, experimentieren andere Städte in vergleichbaren Fällen mit der Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen.



27 Das ist z.B. in Duisburg am Opernplatz mit immerhin ca. 13.000 Kfz pro Tag mit einer angehobenen Fahrbahn und einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich<sup>117</sup> erfolgreich umgesetzt worden (Foto) oder auch z.B. als „Berliner Begegnungszone“ in der Maaßenstraße in Berlin-Schöneberg.

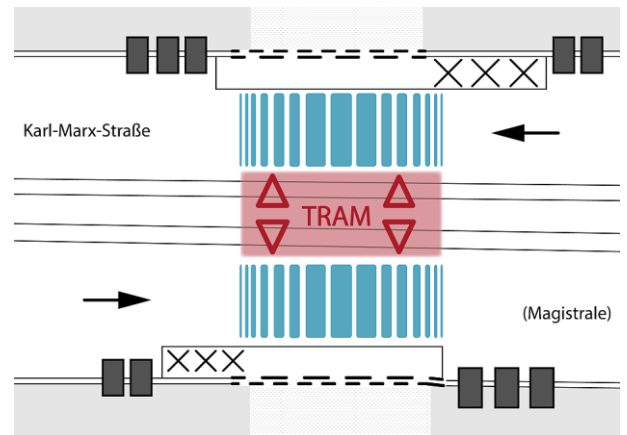


- i) Kostengünstiger als eine Teilaufpflasterung wäre es sicherlich, so wie in vielen Staaten auf der Welt erfolgreich erprobt, Querstreifen zu markieren, die zum Überweg hin breiter werden und in der Mitte als Zebrastreifen in Gehrichtung wirken. Diese „optischen Schwellen“ täuschen eine Teilaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor, fördern damit die Aufmerksamkeit der Fahrenden und vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland dürfen sie nach der Straßenverkehrs-Ordnung<sup>118</sup> lediglich nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Sie sind aber zum Beispiel in hellblau nicht definitiv ausgeschlossen und genauso wirksam. Das bereits umgesetzte Gestaltungselement „blaue Zone“ wäre eine vergleichbare Maßnahme außerhalb der eher einengenden StVO und ihrer Verwaltungsvorschriften.<sup>119</sup>

*Bei diesem Beispiel für die **Querung der Magistrale** gab es im Rahmen der Diskussion bei der Gruppenbegehung eine Gegenstimme bei der Frage der einheitlich durchzuziehenden Pflasterung und die einmütige Zustimmung für vorgezogene Seitenräume. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Übergang nicht zugeparkt, aber es befand sich in Blickrichtung zum Fahrzeugverkehr auf der Ostseite ein abgestelltes sogenanntes „Sport- und Nutzfahrzeug“ (SUV). Dadurch war auch für die erwachsenen Beteiligten kein Blickkontakt von der Bordsteinkante aus möglich. Unerwartet gab es auch eine volle Zustimmung zum Vorschlag der blauen Längsstreifen mit der*

*zusätzlichen Prüfbite der Zulässigkeit durch eine Person.*

- 28 Dieser Vorschlag könnte ein „experimenteller“ Baustein für den gesamten Straßenzug der Karl-Marx-Straße und Berliner Straße werden, der in Deutschland in dieser Form noch nicht erprobt wurde. Hierzu sollte allerdings die Landesregierung einbezogen werden, um möglicherweise im Rahmen der von ihr geplanten Landesinitiative „Stadt zu Fuß“<sup>120</sup> ein neuartiges Herausstellungsmerkmal umzusetzen und auch öffentlich als Teil der Klima- und auch Verkehrssicherheits-Projekt darstellen zu können.<sup>121</sup>
- 29 Die Aufwertung der Karl-Marx-Straße (Magistrale) für die querenden Fußgängerinnen und Fußgänger fand ja probeweise im Jahr 2019 durch die Schließung für den Kraftfahrzeugverkehr nördlich der Schmalzgasse statt. Selbst die Totalsperrung führte nicht zum Zusammenbruch des Autoverkehrs in der Innenstadt, die vorgeschlagene Lösung wäre also eine relativ „weiche“ Maßnahme, um den Fußverkehr auf ihrer Haupttroute öffentlichkeitswirksam zu unterstützen.
- 30 j) Wichtig ist zudem, dass die Überquerungsbereiche von Straßenbahnschienen deutlich auf der Fahrbahn markiert werden. Solche Markierungen wurden z.B. in der gesamten Stadt in Brüssel umgesetzt.



*Bei der Gruppen-Begehung waren sich alle Beteiligten einig, dass dies trotz der in Frankfurt (Oder) sehr geringen Straßenbahn-Fußgängerunfällen eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme darstellen würde.*

- 31 Auf der westlichen Straßenseite der Karl-Marx-Straße ist der Weg in Richtung Norden attraktiv ausgebildet und sehr schön bepflanzt.



- 32 Auch das Verbindungsstück zur Promenadengasse mit dem Übergang über die Wollenweberstraße ist angenehm gestaltet.



- 33 Leider wird auch dieser Durchgang gerne zugeparkt...



- 34 ... und es gelingt sogar, die Fahrzeuge hinter den Pollern – die das verhindern sollen – abzustellen. Die bereits durchgeführten Maßnahmen (Poller und Betonwand) reichen offensichtlich noch immer nicht aus.



- **Empfehlungen:**

- a) Die Flächen sollten durch weitere Pflanzkübel und Poller für den ungehinderten Durchgang frei gemacht und
- b) auch kontrolliert werden.

*Das Beispiel einer **zugeparkten Durchwegung** war zum Zeitpunkt der Gruppen-Begehung nicht zugeparkt. Das Problem war den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung aber bekannt. Es herrschte Einigkeit darüber, dass ohne weitere Poller oder besser Pflanzkübel der Durchgang nicht freizuhalten ist. Dennoch gaben auch fünf Beteiligte an, dass die Kontrollen an dieser Stelle zu intensivieren sind.*

- 35 Der frequentierte Durchgang über die kurze Promenadengasse zum Lennépark ist wiederum sehr angenehm gestaltet, gut gepflegt und mit verschiedenen Sitzgelegenheiten ausgestattet.



- 36 Nach wenigen Schritten ist der Eingang zum Lennépark erreicht.



- 37
- **Empfehlung:**  
An dieser Stelle sollte sich eine Wegweisung befinden.

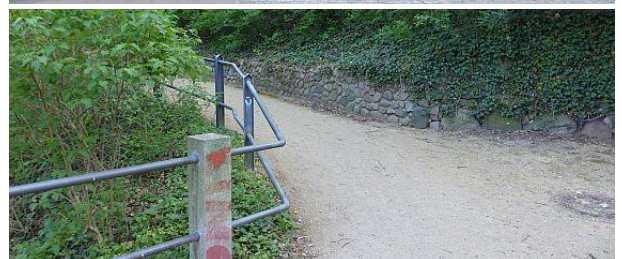
Ortsunkundigen ist sicher erst einmal nicht einsichtig, dass hier der Weg in einem Bogen nach Norden (Mitte) führt ...



- 38 ... um dann über die Schmeißerbrücke ...



- 39 ... wieder in Richtung Süden (nach links) hangaufwärts die Straße Halbe Stadt zu erreichen.



- 40 Dort war zum Zeitpunkt der Begehung der Übergang allerdings zugeparkt. Dies traf zu anderen Zeiten auch an anderen Parkausgängen auf der östlichen Seite des Lenné-parks zu, wo an einem regnerischen Tag durch die tiefen Pfützen und die parkenden Fahrzeuge sehr unerfreuliche Situationen zu sehen waren. So hatte sich z.B. ein Rollstuhlfahrer festgefahren und kam nicht ohne Hilfe auf die andere Straßenseite. An keinem Begehungszeitpunkt herrschte hier insgesamt Parkplatzbedarf, die Fahrzeuge standen nur an den ungünstigsten Stellen der Parkein- und ausgänge. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.



- 41
- **Empfehlungen:**
    - a) Der Gehweg auf der Ostseite der Straße Halbe Stadt nördlich von diesem Parkausgang bis zur Luxemburg-Straße hat insgesamt kaum eine Bedeutung, da entweder die andere Straßenseite oder die Wege im Lennépark benutzt werden. Insofern könnte hier ein geordnetes Parken markiert werden.



- b) Dagegen müssen die drei vorhandenen östlichen Parkausgänge von parkenden Fahrzeugen freigehalten und als deutliche Übergänge ausgebildet werden. Dies kann durch vorgezogene Seitenräume mit seitlicher flacher Bepflanzung, durch Fußgängerüberwege aber auch und sicher wirksamer mit Gehwegüberfahrten<sup>122</sup> erfolgen.

*Bei der Gruppenbegehung herrschte Einigkeit darüber, dass Maßnahmen in der Straße Halbe Stadt zur **Erreichbarkeit der Park-Zu und –Ausgänge** unbedingt notwendig sind und vorgezogene Seitenräume oder sogar Gehwegüberfahrten (mit einer Gegenstimme) sinnvoll seien. Die Verlegung der Parkstände war dagegen umstritten, jeweils die Hälfte der Beteiligten stimmte für die Ost- oder die Westseite. Die vorgeschlagene östliche Seite gehört zur Grünanlage und würde zahlreiche Baumscheiben enthalten. Das Beparken der westlichen Straßenseite würde den Blick auf die Villen stören. Hier sollte noch einmal eine vertiefende Abwägung durchgeführt werden. Zwei Beteiligte schlugen darüber hinaus vor, die Halbe Stadt als Einbahnstraße auszubilden, eine Person schlug abschnittsweise Halteverbote vor.*

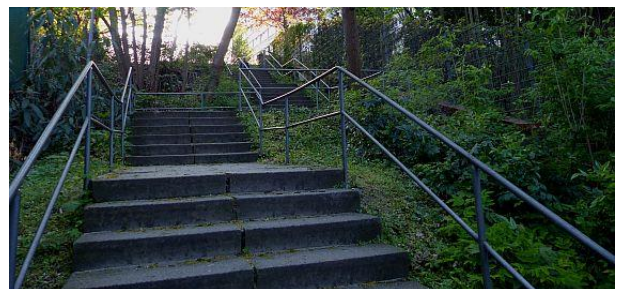
Diese Maßnahmen beziehen sich nicht nur auf die Hauptfußroute 2, sondern auf die Fragestellung der Durchlässigkeit der Innenstadt und die Erreichbarkeit der innerstädtischen Grünanlagen. Diese beiden Aspekte spielen im Entwurf des vorbereiteten Mobilitätsplans eine ganz wesentliche Rolle.

- 42 Selbstverständlich muss die Freihaltung des Überganges auch direkt gegenüber auf der Westseite der Straße Halbe Stadt erfolgen, denn auch hier standen zu allen Begehungszeitpunkten Fahrzeuge.

- **Empfehlung:**

Deshalb scheint die Gehwegüberfahrt (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b) eine angemessene Maßnahme zu sein. Nur so ist der Aufstieg zum Stadtteil Halbe Stadt zu verdeutlichen.

- 43 Die Fortsetzung des Weges in Richtung Westen ist an diesem Abschnitt aufgrund der geographischen Gegebenheiten leider nicht barrierefrei in einem angemessenen Umweg umzusetzen. Auch der südlich verlaufene Weg über die Marien-Straße beinhaltet eine starke Neigung. Die höher gelegene Halbe Stadt ist nur über etliche Treppeinstufen erreichbar.



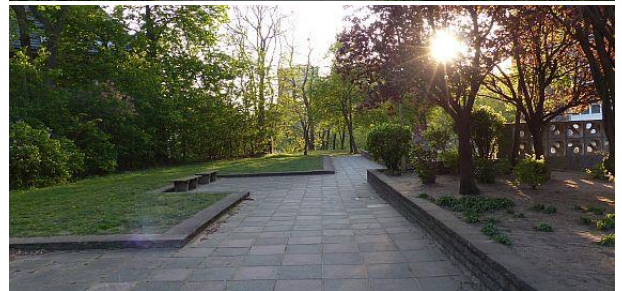
*Dennoch wurde bei der Gruppenbegehung einhellig festgestellt, dass der kleine Umweg um die Kirche zum heiligen Kreuz herum, nach Süden (links) entlang der Straße Halbe Stadt, dann nach Westen (rechts) die Marienstraße entlang zur Franz-Mehringstraße nach Norden (rechts) zumindest eine barrierefreiere Alternative darstellen würde. Zwar ist es nicht ratsam,*

*Fußwegerouten mit Varianten darzustellen, doch muss hier die geographische Situation berücksichtigt werden. Menschen ohne körperliche Beeinträchtigungen sollten allerdings auf die kürzere **Durchwegung** (Treppen-Variante) hingewiesen oder gar zur Nutzung motiviert werden. Sportwissenschaftler weisen immer wieder auf den gesunderhaltenden Aspekt der Benutzung von Treppen hin. Aufwärts entspricht eine Stufe etwa dem Kalorienverbrauch von drei Schritten. Wer also mit seiner gesunderhaltenden Tagesration von 10.000 Schritten unterwegs ist, kann diese Schrittsteigerung mit einbeziehen.*<sup>123</sup>

- 44 Die Wege zu den Hochhäusern in der Halbe Stadt in der Dr.-Salvador-Allende-Höhe sind durchaus angenehm zu begehen, aber bisher ohne zusätzliche Rampen ausgebildet. Es scheint nicht möglich zu sein, eine Höhenüberwindung nach den geltenden Regelwerken für barrierefreie Infrastruktur-Maßnahmen umzusetzen.



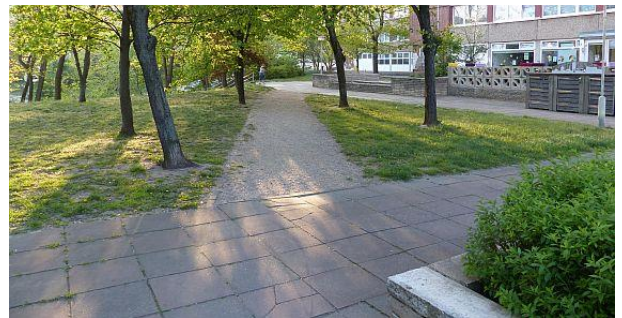
- 45 Am Pablo-Neruda-Block angekommen, kann man spielende Kinder erleben, die einen begrüßen, als wenn es hier nur sehr selten „Aufsteiger“ aus der „Unterstadt“ gibt. Diese durchaus sehr ansprechende Route scheint also bisher im städtischen Wegeverlauf kaum eine Rolle zu spielen. Schade, denn sie ist durchaus ziemlich attraktiv.



- 46 Leider für Ortsunkundige allerdings auch kaum zu identifizieren.

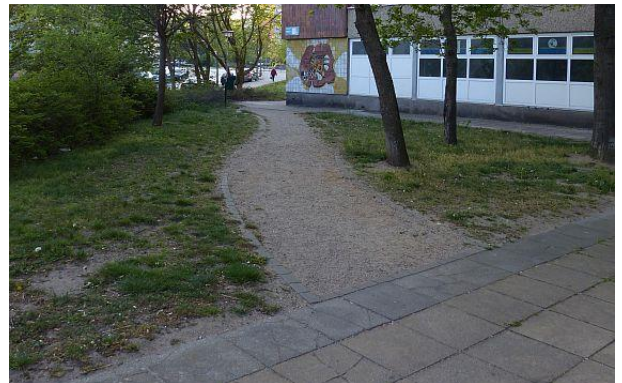
- **Empfehlung:**

Hier müssen unbedingt Wegweisungen angebracht werden, wenn die Route als Fußweghaupttroute ausgewiesen werden soll...



- 47 ... denn die Hauptwegeführung ist keinesfalls eindeutig.

*Bei der Gruppen-Begehung herrschte Einigkeit darüber, dass dieser Weg eine deutliche Wegweisung erhalten müsste. Eine Person empfahl zusätzlich eine durchgehend einheitlichere Pflasterung.*



48 Auch hier zeigen die verschiedenen Bodenbeläge nicht an, dass man rechts um die Hausecke, dann nach links und wiederum nach links gehen muss, um rechts auf den Gehweg der Franz-Mehring-Straße in Richtung Nordwest zu gelangen. Es handelt sich um nur einen ganz kurzen Wegeabschnitt und ist dennoch für Ortsunkundige nicht eindeutig.



49 Parallel zur allerletzten Stufe (Rückblick) von den Wohnhäusern des Pablo-Neruda-Blocks befindet sich übrigens eine Rampe.



50 Der Bereich neben dem Gehweg in der Franz-Mehring-Straße bis zur Wieckestraße war zum Zeitpunkt der Begehung für Frankfurter Verhältnisse stark verschmutzt. Frankfurt ist durchaus eine saubere und gepflegte Stadt, insofern war dieser Wegeabschnitt auffallend.



51 Völlig unverständlich sind die große Eckausrundung von der Franz-Mehring-Straße (Tempo 30-Straße) und das Fußgängersperrgitter bis zum zurückversetzten Übergang in der Wieckestraße (Tempo 30-Zone) zur kleinen Grünanlage auf der anderen Straßenseite.



- **Empfehlungen:**

a) Aus Verkehrssicherheits- und Kom-

fortgründen sollte der Übergang direkt an die Straßeneinmündung verschoben werden, so wie dies in den Regelwerken vorgesehen ist.<sup>124</sup>

b) Das Fußgängersperrgitter ist zu demontieren und stattdessen wäre

c) an dieser Stelle eine Gehwegüberfahrt<sup>125</sup> über die gesamte derzeitige dreiecksförmige Verkehrsfläche angemessen (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).

d) Die Bodenbeläge sind entsprechend anzupassen, so dass die Hauptrichtung daraus abzulesen ist.

*Bei der Gruppen-Begehung wurde darauf hingewiesen, dass der **zurückversetzte Übergang mit dem Fußgängersperrgitter** eine Maßnahme im Rahmen der Schulwegsicherung darstellte. Der Überweg über die Einmündung wird sehr häufig auch von Schülergruppen genutzt. Deshalb waren zuerst nur zwei Beteiligte für die Entfernung der Sperrgitter. Nach einer kontrovers geführten Diskussion sprachen sich dann allerdings wiederum vier Beteiligte für die Ausführung einer Gehwegüberfahrt aus und dass der derzeitige Zustand keine gute Lösung darstelle.*



- 52 Mit einem komfortableren Übergang wäre die sehr schöne Platzanlage auf der östlichen Seite besser in den städtischen Raum eingebunden.



- 53 Leider ist der westliche Platzein- bzw. ausgang derzeit gar nicht in das fußläufige Wegenetz integriert.



- 54 In Nordrichtung (nach rechts) gibt es gar keinen Gehweganschluss, ...



- 55 ... zwischendurch nur Gehwegfragmente, die aufgrund parkender Fahrzeuge kaum erreichbar sind,...



- 56 und in Richtung Westen (geradeaus) muss man den recht großen Parkplatz im Zick-zack queren.



- 57 In den Beobachtungszeiträumen haben alle Fußgängerinnen und Fußgänger einen kurzen Trampelpfad in Richtung Nordwest benutzt, ...



- 58 ... um sich dann letztlich doch quer über den Parkplatz durch die Kraftfahrzeuge zu schlängeln...



- 59 und dann auf der Fahrbahn den nördlichen Gehweg in der Franz-Mehring-Straße zu erreichen. Ein Wegverlauf, der als äußerst unangenehm bezeichnet werden kann.



- 60 Die letzte Straßenquerung wird offensichtlich vollzogen, weil die Fußgängerinnen und Fußgänger wissen: Wenn sie die Franz-Mehring-Straße queren möchten, ....



- 61 ... erwartet sie auf der südwestlichen keine angemessene Gehwegsituation.



62 Auf der nordwestlichen Seite gibt es dagegen ein kurzes Gehwegstück, wie eine Art Mittelinsel zwischen der Franz-Mehring-Straße und der dann sofort parallel einmündenden Straße Thomas-Müntzer-Hof. Selbst diese Nebenstraße ist unübersichtlich und war zum Zeitpunkt der Begehung um die Ecke zugestellt, sodass der dahinter liegende Gehweg nicht direkt erreichbar war. Die Fahrzeuge fahren hier in diesem Nebenstraßennetz erstaunlich schnell, möglicherweise weil es sich um eine Einbahnstraße handelt und somit kein Gegenverkehr zu erwarten ist.



63 Schon ein paar Schritte weiter endet der im äußerst schlechtem Zustand befindliche straßenbegleitende Gehweg und wird am Zehme-Denkmal (rechts) um eine Stufe erhöht vorbeigeführt.



64 Danach wird die Gehwegsituation nicht besser. Es ist zuerst einen Wohnblockzufahrt zu queren und dann noch einmal die Straße Thomas-Müntzer-Hof, die allerdings an dieser Stelle von parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten wird (Foto 64). Dabei wollen die meisten Menschen die Zuwegung zum Kleistpark erreichen (in der Fotomitte hinten).



65 Der Rückblick in Richtung Franz-Mehring-Straße zeigt, dass die bessere Wegführung ab dem Parkplatz (Fotos 58 und 59) möglicherweise die südliche Straßenseite mit der Querung über die Kleist-Straße wäre (rechts im Foto).



- **Empfehlungen:**

- a) Es sollte geprüft werden, ob der nördliche oder der südliche Übergang über die Franz-Mehring-Straße Teil der Hauptfußverkehrsachse sein soll. Empfohlen wird der südliche Übergang.

Daraus würden sich folgende weitere Empfehlungen ableiten:

- b) Von der Grünanlage an der Wieckestraße (Foto 52-56) wird eine Gehwegüberfahrt über die Zuwegung zum Häuserblock eingerichtet (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).
- c) Die Stellplätze auf dem folgenden Parkplatz (Fotos 55-57) werden so angeordnet, dass ein angemessener Durchgang geradeaus oder sogar leicht nach Norden abglenkt bis zum östlichen Gehweg der Franz-Mehring-Straße führt.

- d) Über die Franz-Mehring-Straße wäre ein Fußgängerüberweg angemessen.
- e) Auf der westlichen Straßenseite wird der Gehweg (Foto 60) in einer regelwerkgerechten Breite in die Straße Thomas-Müntzer-Hof eingeführt.
- f) Über die Kleist-Straße (Foto 64) wird noch einmal eine Gehwegüberfahrt eingerichtet (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).

*Bei der Gruppen-Begehung führte dieses Beispiel einer **städtebaulichen Barriere** zur ausführlichsten Diskussion, die allerdings nicht kontrovers, sondern einhellig nach einer besseren Lösung suchend durchgeführt wurde. Seitens der Verwaltung wurde ausgeführt, dass bisher eine Gehwegführung entlang des Häuserblockes nach Norden (Fotos 53, 54) und dann Richtung Westen (nach links) seitlich vom Parkplatz (Fotos 58, 59) auf die südliche Seite der Franz-Mehringstraße (Foto 60) diskutiert wurde. Einigkeit wurde darüber erzielt, dass die südliche Achse zu Bevorzugen ist. Unsicherheit herrschte über die Fragestellung, ob mit einer Wegführung nördlich am Parkplatz entlang der eindeutig diagonal bevorzugten Parkplatzquerung entgegen zu wirken ist. Gemeinsam festgestellt wurde, dass es eine auf der Westseite der Franz-Mehringstraße ein wenig nach Süden vom Eckpunkt (Foto 60) versetzte Feuerwehrezufahrt gibt, die sich möglicherweise besser für eine Übergangssituation eignet. Letztlich gab es eine eindeutige Mehrheit für die jetzt eher geradlinige Querung des Parkplatzes hin zur - wie eine Gehwegvorstreckung ausgebildete - Feuerwehrezufahrt. Mit dieser Lösung müssten Parkflächen nur unbedeutend versetzt werden, um einen abgepollerten direkten Weg für Fußgängerinnen und Fußgänger zur Straße Thomas-Müntzer-Hof zu erreichen. Auf der Fläche der derzeit illegal abgestellten Fahrzeuge (Foto 58) könnten legale Parkflächen werden und auch auf der südlichen Seite sind noch Erweiterungsspielräume vorhanden, die einen Ausgleich für die Durchwegung darstellen könnten. Einigkeit herrschte auch darüber, dass an der östlichen Zuwegung (Foto 56) sowie über die Kleiststraße (Foto 64) Gehwegüberfahrten möglich wären. Keine Einigkeit wurde über die Fragestellung erreicht, wie der Fußverkehr über die Franz-Mehringstraße zu führen sei. Für einen Fußgängerüberweg votierten drei, für nur eine Mittelinsel zwei Beteiligte.*

*An dieser Stelle endete die Gruppen-Begehung.*

- 66 Der Weg führt nach der Kleist-Straße zu einer Fußgängerbrücke über die Leipziger Straße. Die Investition war sicher einmal dafür gedacht, die Fußgänger gebündelt über die frequentierte Straße zu führen und damit die Stadtteile Halbe Stadt und Obere Stadt miteinander zu verbinden. Darüber hinaus haben Fußgängerinnen und Fußgänger durch diese zusätzliche Querverbindung eine attraktive Alternative zur Benutzung der stark befahrenen Rosa-Luxemburg-Straße. Diese Funktionen sind nur erfüllbar, wenn die Erreichbarkeit aus der westlichen Richtung vom Zentrum aus deutlich verbessert wird.



- 67 Es folgt die Querung des sehr attraktiven Kleistparks in Richtung Nordwest (nach rechts).

- **Empfehlungen:**

- a) Am Kleistpark sollten, wie beim Lennépark (vgl. Fotos 39-41), alle Ein- und Ausgänge auf ihre sichere und komfortable Zugänglichkeit geprüft werden.
- b) Außerdem sollte sich an dieser Stelle eine Wegweisung befinden.



- 69 Der Weg führt, anders als im Stadtplan dargestellt<sup>126</sup>, zuerst gerade durch den Park und am Ausgang zur Karl-Liebknecht-Straße leicht nach Norden (rechts) abgelenkt.



- 70 Dem Übergang über die Humboldtstraße ...



- 71 ... folgt auf der südlichen Seite der Karl-Liebknecht-Straße ein langgestreckter Gehweg.

*Die nördliche Seite wird ab Foto 97 gesondert erfasst.*



- 72 Beim Lieferservice parkte ein Fahrzeug quer über den Gehweg (Rückblick). Das ist auch in anderen Städten ein zunehmendes Problem, dass Fahrräder, Motorräder oder Kraftfahrzeuge vor solchen Gewerben auf den Gehwegen oder in zweiter Spur abgestellt werden. An dieser Stelle aber ist das Pro-



blem leicht lösbar, da das Geschäft über eigen eigenen Parkplatz verfügt.

- **Empfehlung:**

Dennoch sollte das Geschäft darauf hingewiesen werden, grundsätzlich den Parkplatz zu benutzen.

73 Der Übergang über die Lessingstraße ist derzeit nicht barrierefrei.

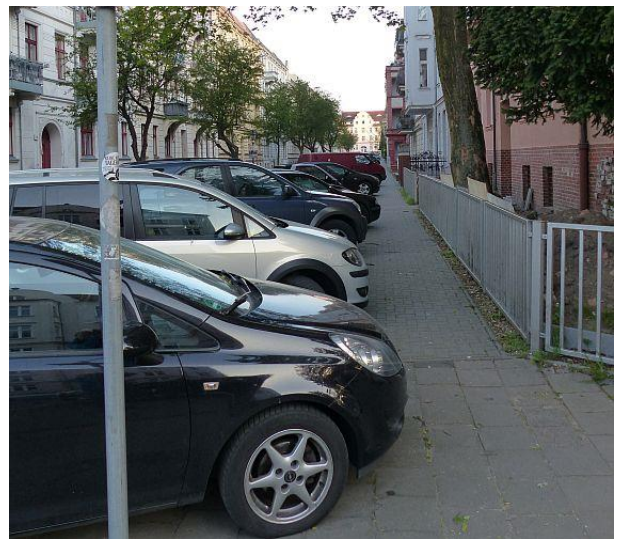
- **Empfehlungen:**

a) Hier wäre sicher eine Gehwegüberfahrt angemessen (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).

b) Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob die durch den Parkstreifen verbleibende Gehwegbreite regelgerecht ist.<sup>127</sup>

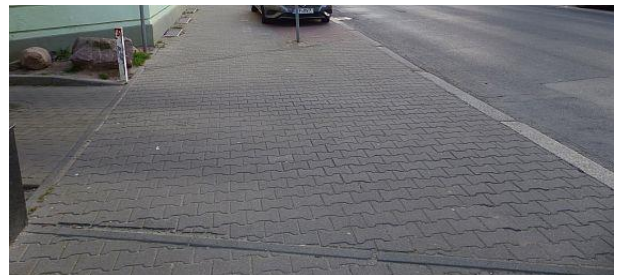


74 Nicht im Wegeverlauf liegt die einmündende Lessingstraße, eine der baulich schönsten Straßenzüge der Stadt. Die westliche Straßenseite befindet sich durchgängig bis zur Fürstenwalder Straße in einem für Fußgängerinnen und Fußgänger unzumutbaren Zustand.



Zurück zur Karl-Liebknecht-Straße:

75 Die folgende einmündende Zufahrt zu den Wohnhäusern ist als Gehwegüberfahrt ausgebildet.



76 An der Einmündung der Friedrich-Hegel-Straße befindet sich ein Fußgängerüberweg.



- 77 Die Einmündung des Heilbornringes in die Karl-Liebknecht-Straße hat eine gepflasterte Eckausrundung für eine Autobahnausfahrt und sie ist dennoch eine Art Gehwegüberfahrt. Eine nicht mehr zeitgemäße und auch nicht regelkonforme Gestaltung<sup>128</sup> für die Fußgänger und auch für die Rechtsabbieger, zumal an dieser Stelle die Sichtbeziehungen nicht gewährleistet sind.



- **Empfehlung:**

Aus Sicherheitsgründen sollte der Gehweg hier vorgezogen werden. Dies wäre aufgrund des geringen Kraftfahrzeugverkehrs möglicherweise farblich umzusetzen.

- 78 Zum Zeitpunkt der Begehung war die Wartezeit an der Lichtsignalanlage bei der Querung der Fürstenwalder Straße sehr lang und die Grünzeit sehr kurz, bei einem geringen Autoverkehr.



- **Empfehlung:**

Die Anlage sollte überprüft und nach Möglichkeit für die unterschiedlich beanspruchten Tageszeiten optimiert werden.

Ein Lichtsignalanlagen-Check war aufgrund der Netzbetrachtung in Frankfurt(Oder) im Rahmen des Projektes leider nicht möglich.

- 79 Die folgende Bahnunterführung im Verlauf der August-Bebel-Straße ist komfortabel, wenn es nicht eine frequentierte Fahrradrasse ist. Das war zum Zeitpunkt der Begehung nicht auszumachen.



- **Empfehlung:**

Zu überprüfen ist, ob die Unterführung bei Dunkelheit angemessen ausgeleuchtet ist.

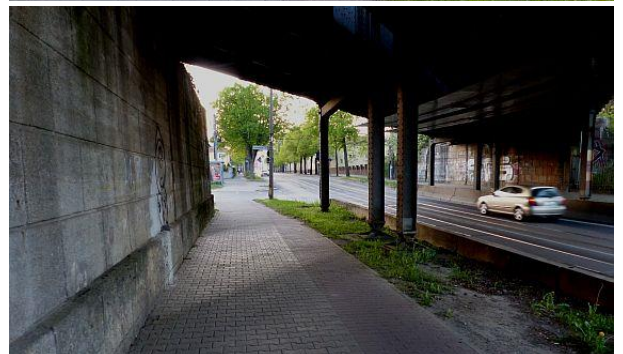
- 80 In Richtung Westen ist nicht der Gehweg, sondern der ungepflegte Radweg das Problem.



- 81 Die dann folgende zweite Bahnunterführung dürfte bei Dunkelheit kein angenehmer Wegeabschnitt sein. Aber möglicherweise soll sie ja abgerissen werden.

- **Empfehlung:**

Sollte die Brücke Bestand haben, ist für eine angemessene Beleuchtung zu sorgen.



- 82 Der Übergang über die einmündende Lichtenberger Straße zeigt, dass hier alles ein wenig zusammengewürfelt und pflegebedürftig ist.



- 83 Desgleichen am Kießlingplatz.

*Möglicherweise verläuft die angenehmere Fußwegeverbindung in Richtung Westkreuz von hier aus über die Hermann-Bolan-Straße, Wiesel-spring und Heimchengrund. Damit würde man aber zwei Straßenbahn-Haltestellen überspringen und die Einkaufsläden in der August-Bebel-Straße nicht anbinden. Die Route wurde nicht überprüft. Sie würde vermutlich nicht angenommen, weil sie als Umweg empfunden wird.*



- 84 Neben dem Zuwachsen der nördlichen (rechts) Radwegkante kommen jetzt richtig gefährliche Schäden im Radwegebelag hinzu, die ein Befahren des Radweges eigentlich ausschließen. Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren auch die wenigen Radfahrer auf dem Gehweg.



- 85 Es folgt eine Ausfahrt, die einmal vorbildlich gepflastert ist: Geh- und Radweg werden durchgeführt, während die Fahrbahn unterbrochen und dann auch nur an der abgesenkten Bordsteinkante lediglich leicht konisch ausgearbeitet wurde.<sup>129</sup>



- 86 Die Einmündung des Harfenweges in die August-Bebel-Straße würde eigentlich einen sehr harmonischen kleinen Platz ergeben. Der Stein in der Mitte deutet an, dass es so auch einmal gedacht sein konnte. Doch führen eine konfuse Wegeführung von Fuß- und Radwegen und eine nicht konsequente Parkplatzanordnung dazu, ...





- 87 dass es letztlich nicht einmal einen vernünftigen Durchgang gibt. Eine bisher verpasste Chance einer möglichen positiven städtebaulichen Gestaltung.

- **Empfehlung:**

Es ist zu überdenken, ob aus dieser Straßeneinmündung nicht generell ein kleiner städtischer Platz mit Aufenthaltsangeboten zu gestalten ist. Er hätte beste Voraussetzungen für einen kurzen verkehrsberuhigten Bereich.



- 88 Der Übergang über die Albrecht-Fellert-Straße ist für beide Verkehrsteilnehmer wieder akzeptabel, verführt aber Autofahrer dazu, beim Abbiegevorgang den Übergang nicht zu beachten, weil das die Pflasterung so vorgibt.

- **Empfehlung:**

Eine einfache Lösung wäre die Anbringung einer Wartelinie<sup>130</sup> vor dem Übergang für Fußgänger bei allen Einmündungen von untergeordneten Straßen.



- 89 Das Problem dieses Straßenabschnittes ist die unzureichende Gehwegbreite ...



- 90 ... zumal sich auf der anderen Straßenseite Seminargebäude (Sprachenzentrum) der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) befinden.



- 91 Übergang über die einmündende Georg-Friedrich-Händel-Straße. Abbiegende Fahrzeuge würden allenfalls noch vor dem farblich abgesetzten Radweg halten, nicht aber vor dem Übergang.

- **Empfehlung:**  
(siehe Foto 87)



92 An der Einmündung der Gerhard-Hauptmann-Straße war zum Zeitpunkt der Begehung nicht auszumachen, warum es hier eine unvollständige Lichtsignalanlage gibt und auch keine Furten markiert sind oder warum es hier überhaupt eine Lichtsignalanlage gibt.



93 Die nächste Lichtsignalanlage befindet sich wenige Schritte weiter am Hellweg.



94 An dieser Stelle zeigt sich noch einmal deutlich, wie planlos hier Radwege markiert wurden.



95 Das ist dann die konkrete Fortsetzung des „Radweges“: Er hat sich praktisch aufgelöst.

- **Empfehlungen:**

- a) Der unzureichend breite, ungepflegte und schadhafte Radweg ist generell zu Gunsten des Gehweges aufzulösen.

- b) Auf der gesamten Strecke sind dann schadhafte Stellen im Gehwegpflaster zu reparieren.

- c) Der Radverkehr muss eine eigenständige Wegeführung erhalten. Es ist zu prüfen, ob ein durchgehender Schutzstreifen<sup>131</sup> neben den Straßenbahngleisen möglich ist.



96 Am Immenweg befand sich zum Zeitpunkt der Begehung eine für den Fußverkehr ungesicherte Baustelle.

- **Empfehlung:**

Auch an Baustellen sind die Regelwerke einzuhalten.<sup>132</sup>



- 97 Ab Heimchengrund wird es eher dörflich und der Weg ist ungeeignet zum Gehen mit einem Rollator.

- **Empfehlung**  
(siehe Foto 94 b)



*Ab Foto 97 wird der Weg noch einmal aus Ost-richtung ab Nordwest-Ausgang Kleistpark (Foto 68) beschrieben:*



- 98 Der Überweg über die Karl-Liebknecht-Straße wirkt eher provisorisch abgesichert, nicht vertrauenserweckend und vor allem, nicht geschwindigkeitsdämpfend. Diese Eindrücke werden noch durch die Licht-Schatten-Verhältnisse verstärkt.

- **Empfehlung:**  
Um den Kleistpark gesicherter an die nördlichen Wohngebiete anzuschließen, wäre die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zu prüfen.



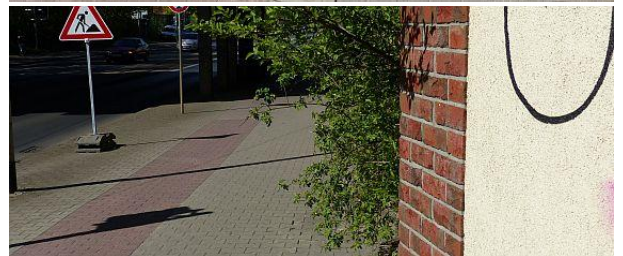
- 99 Die Absenkungen sind auf den ersten Blick gut ausgeführt, führen aber Fußgänger mit einem Rollator erst einmal in den Verkehr hinein und nicht direkt in Gehwegrichtung. Das wird häufig gemacht, um beide Richtungen mit einer Absenkung abzudecken, ist aber letztlich für die Nutzerinnen und Nutzer ungünstig.



- 100 Das plötzliche Ende einer Radweges, der zum Zeitpunkt der Begehung durch Müllkästen markiert wurde? Nein, dies ist ein Parkstreifen und kein Radweg.



- 101 Eine gut gemeinte, aber leider recht unkonsequent durchgeführte Einmündung der Wildenbruchstraße: Mit einer in der Karl-Liebknecht-Straße üblichen roten Pflasterung für Pkw-Parkplätze und einem großen Abbiegeradius wird eine Art Gehwegüberfahrt dargestellt oder vorgetäuscht.
- 102 Hier fragt man sich, ob die Fußgänger vor freilaufenden Kindern gewarnt werden sollen oder die fahrenden Verkehrsteilnehmer.
- **Empfehlung:**  
Insofern gehört das Gefahrzeichen 136 an die Bordsteinkante.
- 103 Der Fußgängerüberweg an der Einmündung der Friedrich-Hegel-Straße (siehe Foto 75).
- **Empfehlung:**  
Auch an dieser Stelle wäre im Rahmen der Schulwegsicherung eine Gehwegüberfahrt im Verlauf der Karl-Liebknecht-Straße angemessen (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).
- 104 Kurz vor der Kantstraße wird der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt, was an dieser Stelle verträglich ist. Irritierend allerdings auch hier, dass der Park- und der Radstreifen die gleiche rote Pflasterung aufweisen (vgl. Foto 99f).
- 105
- **Empfehlung:**  
Mitunter sind es Kleinigkeiten, die störend wirken. Hier müsste einfach mal eine in den Gehweg hineinragende stachelige Rose beschnitten werden.
- 106 Direkt nach der Brückenunterführung (siehe Fotos 78) folgt eine zurückversetzte Furt an einer Ausfahrt.
- **Empfehlung:**  
Obwohl das eine recht aufwändige Infrastrukturmaßnahme wäre, ist die komfortable Fuß- und Radwegführung direkt geradeaus.



- 107 Danach folgt, wie auf der anderen Straßenseite auch (siehe Foto 79) ein Radwegfragment mit mindestens ca. 40 cm Breite.
- **Empfehlung:**  
Es sollte geprüft werden, ob der Weg in einer angemessenen Breite wiederhergestellt werden kann oder auch hier für den Fahrradverkehr ein Schutzstreifen angelegt werden muss (vgl. Empfehlung zu Foto 94 c).
- 108 Der Blick von der zweiten Eisenbahnunterführung (siehe Foto 80) auf den gegenüberliegenden Kießlingplatz (siehe Foto 82).



- 109 Die Haltestelle „Kießlingplatz“ ist leider ein Beispiel unsensibler Möblierung auf Fußverkehrsflächen. Der Zugang ist weitgehend zugestellt, die Wetterschutzeinrichtung zu dicht an der Bordsteinkante.
- **Empfehlung:**  
An dieser Stelle ist eine barrierefreie Erreichbarkeit der Wetterschutzeinrichtung nach den Regelwerken zu schaffen. Der Durchgang muss mindestens 1,50 Meter betragen.<sup>133</sup>



- 110 Hier muss die Verkehrssicherungspflicht greifen, denn solche in den Gehweg weit hineinreichenden Stolperkanten können zu gefährlichen Eigenunfällen führen. Die Schatten- und Lichtverhältnisse verschärfen die Gefahr an dieser Stelle. Hier haben nicht nur Menschen mit Seheinschränkungen Probleme, die Kanten sind unerwartet und kaum wahrnehmbar.



- **Empfehlungen:**  
Es gibt zwei Möglichkeiten,
  - a) die Entfernung dieser Anlage und eine sachgemäße Pflasterung oder
  - b) die Herausstellung durch z.B. eine auffällige Bepflanzung. Letzteres ist als einfache Variante möglich, weil der restliche Gehweg eine ausreichende Breite aufweist.

- 111 An der Furt über die einmündende Goethestraße sieht man gerade, wie ein abbiegendes Fahrzeug sogar noch bei Fußgängergrün einer Fußgängerin den Vorrang nimmt. Ein leider selbst im Verlauf der Begehung mehrmals beobachteter Vorgang.

- **Empfehlung:**

Bei einer Verkehrssicherheitskampagne sollte stets die eindeutige StVO-Regelung<sup>134</sup>, dass Fußgänger gegenüber abbiegenden Fahrzeugen stets Vorrang haben, in Priorität gesetzt werden. Die Übertretung dieser Regelung, eine der wesentlichen Unfallursachen, war im Rahmen des Projektes häufiger in neuen Bundesländern zu beobachten. Das mag seine Ursache darin haben, dass die DDR-Regelung dies nicht vorsah.<sup>135</sup>



- 112 Es folgt eine kurze, aber sehr kleinteilige Einkaufszeile für den täglichen Bedarf und darüber hinaus.



- 113 Ab der Witzlebenstraße gibt es ein kurzes Stück Gehweg mit gemeinsamer Fahrradnutzung. Gerade auf diesem Abschnitt ist das aber völlig unangemessen, da es hier Ströme von Fußgängern gibt, die von der Haltestelle „Witzlebenstraße“ die Universitätsgebäude erreichen wollen. Die Situation ist insofern noch verwirrender, weil die



- 114 Bodenbeläge so wirken, als wenn es zwei Radwege auf Gehwegniveau gibt, möglicherweise in beiden Richtungen. Nur bleibt dann kaum ein Gehweg übrig, wenn auch noch Fahrzeuge quer parken, anstatt die vorgesehenen Parkflächen zu nutzen.

- **Empfehlung:**

- a) Es ist zu prüfen, ob auf der gesamten Straßenlänge ein Schutzstreifen möglich ist (vgl. Foto 106 und Empfehlung zu 94c).
- b) Ist das nicht der Fall, sollte hier ein getrennter Rad- und Gehweg nach StVO Zeichen 241 mit sehr deutlicher Markierung angelegt werden, unter Berücksichtigung, dass es an dieser Stelle deutlich mehr Fuß- als Radverkehr gibt.



- 115 An der nächsten Einfahrt wird noch einmal deutlich, dass die Fuß- und Radwegführung bisher konzeptlos ist: Der Radweg befindet sich zuerst auf dem Gehweg (Foto 113), die Markierung ist noch gerade so erkennbar. An dieser Stelle aber befindet sich gleichzeitig ein fahrbahnbegleitender rot markierter Radweg (links), der hinter den gelben Containern wiederum auf den dann deutlich schmalern Gehweg geführt wird (Gehweg – Radfahrer frei).
- 116



- 117 Das ist dann an Mülltagen der Rest-Gehweg, unter 1 Meter Breite und daneben ein ebenfalls zu schmaler Radweg, hier kurz vor der Maxim-Gorki-Straße.



- 118 Vor der Dr.-Ernst-Ruge-Straße ist die Situation mit der Rad- und Gehwegbreite wieder ein Stück lang entspannter, was aber insgesamt nicht die Problematik entschärft.



- 119 Direkt hinter der Einmündung der Dr.-Ernst-Ruge-Straße verengt sich die Situation sofort wieder.
- **Empfehlung:**  
Gerade hier sollte ein ansprechender Gehweg vorhanden sein, da in Zukunft in dieser Siedlung mehr Menschen wohnen werden.



- 120 Hier befindet sich ein allerdings zu schmaler und ungepflegter Radweg auf Gehwegniveau zwischen dem Bordstein und der Baumreihe. Der wurde verständlicherweise im Beobachtungszeitraum nicht benutzt, ...



- 121 ... stattdessen der Gehweg auf der anderen Seite der Baumreihe, obwohl er an dieser Stelle auch nicht gepflegt ist.



- 122 Problematisch sind alle Ein- und Ausfahrten von und zum neuen Wohngebiet. Stets ist die Überfahrt über den Gehweg als Fahrbahn durchgezogen worden. Der Gehweg wird optisch unterbrochen und teilweise ist die Ausfahrt konisch ausgebildet, so wie es in den Regelwerken nicht empfohlen wird.



- 123 Das trifft auf die Einmündung der Dr. Ursula-Sellschopp-Straße genauso zu, ...



- 124 ... wie auf die Einmündung der Dr. Hedwig-Hahn-Straße.





- 125 Noch deutlicher wird die Problematik aus der Sicht aus dem Fahrzeug in Richtung August-Bebel-Straße, die eine freizügige und ungehinderte Durchfahrt vortäuscht. Genau das ist sie aber nicht, weil zu Fuß Gehende und mitunter auch schnell vorbei fahrende Radler nicht rechtzeitig gesehen werden können.

- **Empfehlungen:**

- a) Aus Sicherheitsgründen sollten in

allen Fällen Gehwegüberfahrten ausgebildet werden (vgl. Foto 17 und Empfehlung zu 40b).

- b) Da es kaum möglich sein wird, die Eingangstore zu entfernen, um eine Sichtbeziehung zu ermöglichen, sollten die Fahrstreifen schmal in der Mitte der Ausfahrten und mit einer Haltlinie markiert werden.

- c) Darüber hinaus sind deutliche Fußgänger- und Fahrradsymbole auf den entsprechenden Wegen aufzutragen.



- 126 Am Ende der Eingrenzungsmauer (ab Foto 118) ist der Fußweg durch eine Bepflanzung eingeeengt.

- **Empfehlung:**

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Begehbarkeit des angrenzenden Einkaufszentrums sollte diese Hecke entfernt werden.



- 127 Kurz vor der Einmündung der Dr. Hugo-Kinne-Straße befindet sich ein Einkaufszentrum, das offensichtlich nur für autofahrende Kunden vorgesehen ist. Hier befinden sich allerdings etliche nicht vorgesehene und nicht barrierefreie Zugänge, die sich die offensichtlich zahlreichen Kunden zu Fuß selbst geschaffen haben.



- 128 Das trifft auch auf die andere Straßenseite und Wegeverbindung aus Richtung Westen zu. Die Fußgängerinnen und Fußgänger müssen dann ungeordnet und ungeschützt die Autoverkehrsflächen queren.



- 129 Deutlicher kann nicht mehr zum Ausdruck gebracht werden, dass hier Planende versagt haben und die Stadt auch keine diesbezüglichen Vorgaben macht.

- **Empfehlungen:**

- a) Mit der Geschäftsstelle sollte das Problem der fehlenden Zugangsmöglichkeiten erörtert werden und es sind barrierefreie Wegeverbindungen zu schaffen.
- b) Darüber hinaus sollte die Stadtverwaltung einen Grundsatzbeschluss anregen, nach dem Einkaufszentren für eine barrierefreie Erreichbarkeit ihrer Verkaufsstätten Sorge zu tragen haben.

Das ist im Interesse der Geschäfte, aber auch ein nicht zu unterschätzender Stadtplanungsaspekt.

- 130 Zwischen der Dr. Hugo-Kinne-Straße und der Straße Birnbaumsmühle ist mindestens die Hälfte des vorgesehenen Radweges zugewachsen und damit nicht benutzbar.



- 131 Der Übergang der Straße Birnbaumsmühle ist halbwegs umwegfrei.



- 132 Auf der westlichen Straßenseite (Rückblick) fehlt durch die Radwegführung allerdings auf dem Gehweg eine Aufstellfläche.



- 133 Zum Zeitpunkt der Begehung waren die Wartezeiten beim Übergang über die Straße Birnbaumsmühle und auch der Poststraße zur Endhaltestelle der Straßenbahnlinie erheblich. Zudem wurden in einem kurzen Beobachtungszeitraum mehrere Rotfahrer beobachtet.

- **Empfehlungen:**

- a) Diese Lichtsignalanlage sollte unbedingt hinsichtlich der Furtnutzung durch Fußgängerinnen und Fußgänger überprüft und optimiert werden.
- b) Bei weiterhin fehlender Aufstellfläche ist bei der Berechnung der Grünzeit die Radwegebreite zu berücksichtigen.



Ein Lichtsignalanlagen-Check war im Rahmen des Projektes leider nicht möglich.

### Fazit:

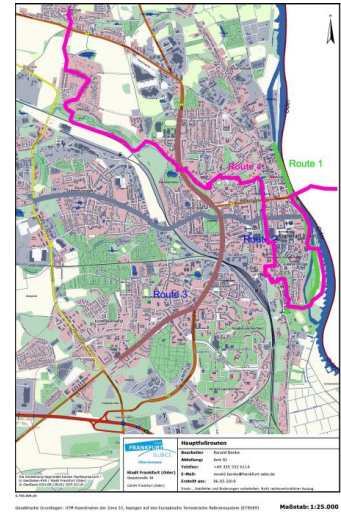
Die vom Amt der Stadt Frankfurt (Oder) als Hauptfußwegeverbindung vorgeschlagene Trasse eignet sich grundsätzlich als Querverbindung zwischen dem Zentrum und den westlichen erweiterungsfähigen Wohngebieten und Universitätsstandorten. Sie ist derzeit allerdings noch nicht selbsterklärend und an allen Teilabschnitten zum Gehen motivierend. Ihr Vorteil ist die ergänzende Mittellage zwischen der Rosa-Luxemburg-Straße nördlich und der Heilbronner Straße südlich in einer vom Verkehrslärm weitgehend abgeschotteten Führung. Ihre Nachteile scheinen überwindbar zu sein, wenn ein befristetes Konzept für die Mängelbehebungen beschlossen und umgesetzt wird. Die sich auf der Grundlage des Fußverkehrs-Check herausgestellten Mängel sollten noch einmal durch Workshops und Begehungen prioritär bewertet werden. Da es sich keineswegs um eine derzeit frequentierte Fußwegeverbindung handelt, sollten alle Einzelmaßnahmen und auch das gesamte Konzept durch eine sehr intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Es wird empfohlen, mit den Routen 1 und 2 tatsächlich zu beginnen, um sich nicht in zu vielen Straßenzügen zu verzetteln.

<p>In der Wegeföhrung könnten sich folgende zwei Änderungen bzw. Ergänzungen als sinnvoll erweisen:</p>		
	<p>a) Sollte in der Carl-Emanuel-Bach-Straße ein Reisebus-Parkplatz eingerichtet werden, ist zu überlegen, ob der Hauptfußweg nicht günstiger über die parallel laufende Bischofstraße am Rathaus vorbei, die Große Oderstraße entlang und dann zur Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße geführt werden sollte.</p>	15
	<p>b) Obwohl es in der Regel nicht ratsam ist, Hauptfußwegeverbindungen mit Varianten darzustellen, sollte wegen der geografischen Situation neben dem Treppenaufstieg zum Pablo-Neruda-Block der Weg um die Kirche zum heiligen Kreuz herum, entlang der Straße Halbe Stadt, dann über die Marienstraße zur Franz-Mehringstraße als eine barrierefreiere Alternative angeboten werden.</p>	43
1.	<p>Als positive Maßnahmen bestens auch einzeln herausstellbar sind Verbesserungen bei den unzureichend gesicherten oder ungünstig ausgebildeten Querungsanlagen. Deren Anzahl ist mit sechs kritischen Querungsanlagen auf einer Strecke von über vier Kilometern durchaus überschaubar, wobei die Querung der Karl-Marx-Straße bewusst eine aufseherregende Maßnahme darstellen könnte.</p>	<p>24-29: Karl-Marx-Straße 40-42: Halbe Stadt 65: Franz-Mehring-Straße 78: Fürstenwalder Straße 98+99: Karl-Liebknecht-Straße 133: Birnbaumsmühle und Poststraße</p>
2.	<p>Nicht unterschätzt werden sollten die zahlreichen für den Kraftfahrzeugverkehr eigentlich unbedeutenden Straßenquerungen an Kreuzungen und Einmündungen, deren Autoorientiertheit kontinuierlich abgebaut werden sollte. Hier würden sich im Regelfall Gehwegüberfahrten anbieten.</p>	<p>Zum Beispiel: 16: Große Oderstraße 33+34: Wollenweberstraße 51: Wieckestraße 65: Kleiststraße, usw.</p>
3.	<p>In diesem Zusammenhang sind auch die Grundstückszufahrten Schritt für Schritt regelgerecht auszuführen, die einen Vorrang des Autoverkehrs vermitteln, den es nach der Straßenverkehrsordnung</p>	<p>Zum Beispiel: 5+ Carl-Philipp-Emanuel- 9-13: Bach-Straße, usw.</p>

	<b>nicht gibt und die dadurch ein Gefährdungspotenzial darstellen.</b>	
4.	<p><b>Bereits an vierter Stelle sind auf dieser Route die mitunter ungeordnet wirkenden Bodenbeläge zu nennen. Sie sind offensichtlich zumeist nicht historisch, sondern wurden erst in den letzten Jahrzehnten so angeordnet. „Die oberflächenwirksame Gestalt des Bodens [...] hat einen wesentlichen Einfluss auf das Erscheinungsbild eines Ortes. Für einen Platz ist die Wirkung des Bodens oft ähnlich bedeutsam wie die Qualität der ihn umgebenden Hausfassaden.“<sup>136</sup> Den Stadtraum strukturierende Plätze sind leider auf der Strecke sehr selten und sollten deshalb herausgearbeitet werden.</b></p>	<p>Zum Beispiel:                  1: Holzmarkt                  19+20: Schmalzgasse                  46-48: Franz-Mehring-Straße                  110: August-Bebel-Straße,                  usw.</p> <p>Zum Beispiel:                  1: Holzmarkt                  19+20: Marktplatz                  51: Platz an der                  Wieckestraße                  83+108: Kießlinplatz                  86: Platz am Harfenweg</p>
5.	<p><b>Nicht nur aufgrund der topografischen Gegebenheiten ist die Herstellung der Barrierefreiheit auf dieser Route Schritt für Schritt umzusetzen, insbesondere durch die Reparatur von Pflasterschäden und Bordsteinabsenkungen.</b></p>	durchgängig
6.	<p><b>Überaus problematisch und in Priorität zu setzen ist die Herstellung einer angemessenen Radwegverbindung im westlichen Bereich der Route. Bisher ist der Zustand der Radverkehrsanlagen häufig von einer zur nächsten Seitenstraße unterschiedlich. Der Zustand ist weitgehend unakzeptabel.</b></p>	ab 78: durchgängig

## 10. Route 4 (lila): Europäischer Fernwanderweg E11 im Stadtbereich von Frankfurt (Oder)

Im Projekt-Vorgespräch<sup>137</sup> wurde der Korridor für eine Wegeführung als Route 4 mit drei anderen Routen einvernehmlich in Priorität gesetzt. Im Gegensatz zu den Routen 1 bis 3 bezieht sich die Wegewahl nicht auf bereits ermittelte Fehlstellen im Entwurf des Mobilitätsplans der Stadt Frankfurt (Oder). Schwerpunkt war dagegen die Anbindung an den Europäischen Fernwanderweg und die Konkretisierung des Weges auf dem Stadtgebiet. Insofern wurde im Rahmen des Projektes: „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ vom FUSS e.V. kein Fußverkehrcheck im Format „Blitzlicht“<sup>138</sup> für die gesamte Strecke durchgeführt, sondern nur für den Teil, der gleichzeitig als Route 1 (grün) untersucht wurde. Es erfolgte eine Wegesuche, die in zwei weiteren Fachgesprächen<sup>139</sup> weitgehend bestätigt und an einigen Stellen noch einmal leicht verändert wurde.



In den derzeitigen Stadtplänen ist der Wegeverlauf des E11 im Stadtbereich noch nicht<sup>140</sup> und in den verfügbaren Wanderkarten leider widersprüchlich angegeben.<sup>141</sup> Deshalb wurde er im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (2018-20)“ des FUSS e.V. überprüft<sup>142</sup> und es werden folgende Vorschläge für eine korrigierte und im Detail konkretisierte Wegeführung unterbreitet. Für die Erkundung einer neuen attraktiven Wegeführung waren zahlreiche Begehungen notwendig. Die insgesamt 33 Kilometer langen Wegeabschnitte und weitere mögliche Verbindungswege wurden am 15. und 16. November 2018, 18. Januar 2019, 10. März 2019, 13. März 2019, 24. April 2019, 5. Juni sowie am 26. Juli 2019 begangen.

Der Autor und Fotograf aller Fotos Bernd Herzog-Schlagk ist Mitglied des Bundesvorstandes des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., vertritt den Verein im Land Brandenburg und ist im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ für die Modellstadt Frankfurt (Oder) zuständig. Er war zudem Projektleiter des Projektes Wanderbahnhöfe-Brandenburg in den Jahren 2002 bis 2009 und damit maßgeblich beteiligt an der Kartenerfassung des Hauptwanderwegenetzes des Landes (Europäische Fernwanderwege E10 und E11 sowie 66-Seen-Rundwanderweg (siehe [www.wander-bahnhoe-fe-brandenburg.de](http://www.wander-bahnhoe-fe-brandenburg.de)), bei der allerdings die Wegeführungen in den zu durchquerenden städtischen Bereichen in der Regel noch nicht detailliert genug untersucht wurden.

### 10.1 Die grobe Wegeführung des E11 in Europa

Frankfurt (Oder) liegt auf der Strecke des 2.500 Kilometer langen<sup>143</sup> Europäischen Fernwanderweges E11<sup>144</sup> als West-Ost-Verbindung von Schevenhagen an der Nordsee (Den Haag) über Amersfoort in den Niederlanden als „Marskramerpad“, Osnabrück, Hannover, Halle (Saale), Potsdam und Berlin und dann weiter in Polen nach Poznan, Torun, Olztyn durch die Masuren, in die Augustówer Heide bis derzeit an die Grenze zu Russland, Litauen und Weißrussland.<sup>145</sup>



## 10.2 Der Verlauf des E11 in Brandenburg und Polen

In Brandenburg führt der Weg aus Süd-Richtung von Halle (Saale) über Raben, Belzig, Lehnin und kreuzt in Potsdam den Europäischen Fernwanderweg E 10<sup>146</sup>, der derzeit noch vom Kap Arkona auf Rügen bis nach Bozen führt.<sup>147</sup> Von Potsdam geht es weiter quer durch den südlichen Teil von Berlin über Altlandsberg, Strausberg, Buckow, Neuhardenberg und Seelow, um dann von Norden kommend über Kunersdorf im Norden Frankfurts einzutreffen. Die Weiterführung ab Slubice ist der folgenden Karte zu entnehmen:



Der Wandertourismus hat auch in Brandenburg in den letzten Jahren zugenommen und ist allein aufgrund der demografischen Entwicklung noch steigerungsfähig. Ehemalige Gebirgs- wanderinnen und -wanderer steigen aus Altersgründen um auf naheliegende und topogra- fisch einfachere Wanderstrecken. Zudem interessieren sich auch jüngere Menschen zuneh- mend für diese Fortbewegungsart sowie für Wanderetappen, die ohne eigenes Auto erreicht werden können.

## 10.3 Qualitätsgrundsätze für die Hauptwanderwege in Brandenburg

Bei der Festlegung der Wegeführung der überregionalen Wanderwege im Land Brandenburg (E10, E11 und 66-Seen-Rundwanderweg) sind drei grundsätzliche Aspekte zu beachten:

- Städte und Dörfer sollen nicht auf dem kürzesten Weg durchquert werden, sondern nach den Gegebenheiten Grünzüge, wasserbegleitende Wege aber auch Zentren einbinden oder zumindest tangieren. Wegeabschnitte, die Stadtansichten ermöglichen, gehören zum Erlebnisraum einer Wanderung dazu. Der Wegeverlauf sollte

auch in den Städten möglichst eindeutig und weitestgehend ohne Varianten geklärt, entsprechend markiert und in den öffentlichen Karten eingetragen werden.

Frankfurt (Oder) verfügt über verschiedene innerstädtische Grünzüge und wasserbegleitende Wege, die in die Wegeführung des E 11 einzubinden sind. Darüber hinaus gibt es ein Wegweisungssystem mit der Anzeige der sehenswerten Orte in der Stadtmitte, die zumeist in nur wenigen Schritten erreichbar sind.

- Die Bahnhöfe sollen nach Möglichkeit nicht durch Stichwege, sondern im direkten Wegeverlauf angeschlossen werden. Das Wanderwegenetz des Landes Brandenburg mit seinen etwa 100 Wanderbahnhöfen soll dazu motivieren, die Wanderungen nachhaltig mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Deshalb sollen sie von allen Menschen auch von Bahnhöfen gestartet oder dort beendet werden können.<sup>148</sup>

Obwohl der Hauptbahnhof in Frankfurt (Oder) für den Wegeverlauf des E11 im südlicheren Stadtbereich etwas ungünstig liegt, ist er unbedingt direkt einzubinden, da er im Wanderwegenetz Brandenburgs eine ganz zentrale Rolle einnimmt.

- Wander- oder Spazierwege sollen in möglichst wenigen Teilabschnitten direkt neben stark befahrenen Straßen geführt werden. Harte Gehbeläge sind in innerstädtischen Gebieten nicht zu umgehen und dennoch ist zumindest ein Wechsel anzustreben.

Mit Ausnahme kurzer Straßenabschnitte und auf der Stadtbrücke in Frankfurt (Oder) sind diese beiden Grundsätze durch Umgehung des Hauptstraßennetzes für den

motorisierten Individualverkehr MIV und die Einbeziehung von Grünanlagen umsetzbar.



Übersichtskarte Hauptwanderwegenetz des Landes Brandenburg<sup>149</sup> (Pharus-Plan + FUSS e.V.)

#### 10.4 Darstellung der bisher empfohlenen Wegeverläufe auf dem Stadtgebiet von Frankfurt (Oder)

Da der Wandertourismus im Oder-Neiße-Raum durchaus beachtenswert ist und Frankfurt (Oder) eine bedeutende Ausgangs-, Zwischen- und Endstation von Wanderungen darstellt, muss es auch im Stadtgebiet eine eindeutige Wanderwegempfehlung geben. Immerhin läuft man von der Stadtgrenze nördlich von Kliestow bis zur Stadtbrücke etwa zwei Stunden, ca. 8,5 Kilometer, durch Frankfurt(Oder) und sollte sich hier nicht nur zurechtfinden können, sondern wahrgenommen und willkommen heißen fühlen.

Leider werden in drei wesentlichen Quellen für die Nutzung des E11 vom

- Verlag Pharus-Plan (in der Übersichtsskizze: P, orange hervorgehoben)<sup>150</sup> nach den Vorschlägen des FUSS e.V. und der Verlaufsbeschreibung durch den Wanderbuchautor Manfred Reschke, veröffentlicht durch den Trescher Verlag<sup>151</sup> und in der touristischen Karte der Euroregion Viadrina aufgenommen<sup>152</sup>,
- Dr. Barthel Verlag (in der Übersichtsskizze: B)<sup>153</sup> sowie
- KOMPASS-Verlag (in der Übersichtsskizze: K)<sup>154</sup>

sehr unterschiedliche Wegeführungen ab der Stadtgrenze zu Lebus im Norden bis zur Stadtbrücke und dem Übergang in Richtung Slubice in Polen angegeben und empfohlen. Das ist verwirrend und wenig hilfreich zur Förderung des Wandertourismus.

Im nördlichen Bereich verläuft der Weg lt. KOMPASS-Plan (K) westlich über die Siedlung Hexenberg nach Kliestow, wogegen nach dem Pharos-Plan (P) und dem Barthel-Plan (B) der Weg über den ehemaligen Bahndamm geradlinig östlich davon verläuft und für Niedrigwasser (P) der Weg über das „NSG Oderwiesen nördlich Frankfurt“ im Verlauf der Oder empfohlen wird.



Auszug aus den ausdrucksfähigen Wanderkarten der Website [www.wanderbahnhoefe-brandenburg.de](http://www.wanderbahnhoefe-brandenburg.de)

Ab Kliestow klaffen die Vorschläge für den Wegeverlauf noch deutlicher auseinander. Auf dem Pharos-Plan (P) geht es weiter auf dem ehemaligen Bahndamm in Richtung Süden weitgehend auf Fußwegen, am Lienauteich vorbei, nördlich vom Kleistpark über die Stadtbrücke, bzw. von dort aus direkt zum Hauptbahnhof.

KOMPASS (K) und Barthel (B) empfehlen dagegen gemeinsam den Weg in Richtung Osten auf dem Ragoser Talweg, der als „Jakobsweg (Nordroute)“ auch in den Stadtplänen aufgenommen wurde und dann in Richtung Süden bis zur „Neuen Welt“. Ab dort übernimmt KOMPASS (K) die weitere Wegeführung des „Jakobsweges“ westlich vom Gewerbegebiet und dann auf der Hauptverkehrsachse Berliner Straße / Karl-Marx-Straße, um dann nach links in Richtung Osten in die Slubicer Straße zur Stadtbrücke einzubiegen. Auf dem Barthel-Plan (B) führt der Weg dagegen östlich vom Gewerbegebiet vorbei im Verlauf des Oder-Neiße-Radweges weitestgehend mit Abstand, aber im Verlauf der Oder bis zur Stadtbrücke.

Nach der Wegeführung im KOMPASS-Plan (K) und auch im Pharos-Plan (P) kann die Oder lediglich von der Stadtbrücke aus wahrgenommen werden. Im Barthel-Plan (B) wird dagegen das nördliche Stück der Oderpromenade einbezogen. Die städtischen Grünanlagen, und damit wesentliche Herausstellungsmerkmale für Frankfurt (Oder), sind in allen drei Wege-Varianten nicht enthalten. Lediglich der Kleistpark wird im Pharos-Plan (P) tangiert, aber durch die Nutzerinnen und Nutzer nicht betreten. Im Barthel-Plan (B) verläuft der Europäische Fernwanderweg E11 zu fast zwei Dritteln, im KOMPASS-Plan (K) auch noch zu einem recht hohen Anteil, gemeinsam mit dem Fernradweg. Nur nach dem Pharos-Plan (P) wurde dieser in den Qualitätskriterien festgelegte Aspekt berücksichtigt.

Das ist insgesamt für diese drei Varianten keine optimale Wegeführung. Sie wird aber im Abschnitt [Stärken-Schwächen-Analyse](#) noch einmal im Vergleich zur hiermit vorgeschlagenen vierten Variante dargestellt (siehe Seite 5). Man kann nicht behaupten, dass eine der drei beschriebenen Routen insgesamt für zu Fuß Gehende besonders attraktiv ist. Schnurgerade und weitgehend ohne Landschaftswechsel über eine Stunde (P) + (B) und dann weiterhin geradeaus hinter dem Einkaufszentrum (P) oder ungeschützt durch weite Felder auf Schotterweg bzw. Asphalt (K), dann am verwahten Industriegebiet entlang (B) + (K). Das ist sicher für das Kennenlernen der Stadt Frankfurt (Oder) nicht förderlich. Wirklich attraktive Blickwinkel wurden nicht aufgenommen, zumal der E11 auf der Slubice-Seite gleich abseits von der Oder verläuft und ein Stadtpanorama leider kaum eingebunden ist. Zwei der drei Empfehlungen (K) + (B) führen die Wanderinnen und Wanderer auf einem schnellen Weg



durch die Stadt und wieder hinaus. Die Stadt Frankfurt (Oder) ist eigentlich nicht eingebunden und verbleibt in Randlage.



Übersichtsskizze: **Roter Punkt** = Bahnhof Frankfurt (Oder), von links **K** = Empfehlung KOMPASS, **P** = Empfehlung Pharus-Plan + Euroregion Viadrina, **B** = Empfehlung Dr. Barthel, **(P)** = nur bei Niedrigwasser begehbar<sup>155</sup>

## 10.5 Vorschlag zur Wegeführung des E11 in Frankfurt (Oder)

Eine durchgängig ideale Wegeführung ist ganz sicher nicht zu erreichen, aber eine deutlich abwechslungsreichere als die bisher beschriebenen in den Karten vermerkten Empfehlungen ist möglich. Eine Steigerung der Attraktivität ist nur durch eine Verlängerung des auf dem Stadtgebiet Frankfurt (Oder) geführten Weges zu erreichen. Dies wird allerdings auch als ein positiver Aspekt für eine Wegewahl des E11 angesehen. Aufgrund von Kartenrecherchen und mehrerer Ortsbegehungen empfiehlt der FUSS e.V. die folgende Führung des Europäischen Fernwanderweges E11 auf dem Stadtgebiet von Frankfurt (Oder).<sup>156</sup>

In groben Zügen wurde für den Weg von der nördlichen Stadtgrenze zum Bahnhof

- die Wegeführung auf dem alten Bahndamm (P) + (B) übernommen, trotz der sehr langen geradlinigen Führung und fehlender landschaftlicher Abwechslung, da die einzige vorhandene Alternative über die Siedlung Hexenberg (K) bei fast allen klimatischen Gegebenheiten (starker Wind, starke Sonne, Regen) und auch aufgrund der Bodenbeschaffenheit (Matsch- oder Staubweg, Schotter, Bitumen) nicht attraktiv ist,
- als Belohnung für den doch etwas ermüdenden Ortseingang der ansehnliche und abwechslungsreiche Ortsteil Kliestow (K), die Klingetalsiedlung mit der Heilandskapelle sowie der Grünzug am Klingefließ einbezogen und deshalb auf den weiterhin geradlinigen Wegeverlauf hinter dem großen Einkaufszentrum am Spitzkrugring (P) sowie auf die östlichen Wegeführungen durch das nördliche Gewerbegebiet (K) + (B) verzichtet,
- auch der Botanische Garten tangiert (P), aber dann die attraktivere Wegeführung über das Klingetal sowie die Einbeziehung des fast gesamten Lenné-Parks bevorzugt und damit der derzeit nicht besonders attraktive Straßenzug Leipziger Straße, Heilbronner Straße sowie Bahnhofstraße nicht einbezogen und vom Bahnhof zur Stadtbrücke
- eine bei allen bisherigen Vorschlägen nicht einbezogene Wegeführung über den Anger, Ziegenwerder von Süden zur Oderpromenade und Stadtbrücke bevorzugt und
- damit eine um die Stadtmitte und die Gubener Vorstand herumführende Schlaufe geschaffen, die an zahlreichen Stellen durch die zumeist bereits vorhandenen Informationen und Wegweisungen zur weiteren Besichtigungen der Stadt einlädt.

In den beiden folgenden Abschnitten wird die vorgeschlagene Wegeführung mit Fotos und kurzen Erläuterungen nachvollzogen. Es werden zwar einige Hinweise für Verbesserungsmöglichkeiten gegeben, ein Fußgänger-Check als Mängel-Analyse wurde aber im Detail nicht für die gesamte Strecke durchgeführt. Nur für die Wegeführung des Abschnittes 7 wurde im Bereich der Oderpromenade als Projekt-Route 1 ein etwas detaillierterer Fußverkehrs-Check eingebunden.

In grün gesetzte Begriffe deuten auf touristisch interessante Orte hin. Auch diese Hinweise sind aber lediglich eine erste Information und sie können noch deutlich ausgeweitet werden.

Auf den Fotos sind bewusst nur sehr selten Menschen zu sehen, um die Wege und Situationen ohne Ablenkungen darstellen zu können. Das bedeutet aber keinesfalls, dass die Wege im Beobachtungszeitraum nicht begangen wurden.



## 10.6 Von Nord nach Süd von der Stadtgrenze bis zum Bahnhof Frankfurt (Oder):

1  
A Der Eintritt in das Stadtgebiet vom Abzweig der Bundesstraße B112 auf der Fortsetzung des Lebuser Weges in Richtung Vorwerk Hexenberg erfolgt nach Süden ( links) abbiegend auf dem alten Bahndamm. Dieser Abzweig ist nicht gut erkennbar und leider werden die Wanderer kurz vor Eintritt in das Stadtgebiet mit einer kleinen „wilden Deponie“ empfangen.



2  
A Der Bahndamm verläuft bis zum Abzweig drei Kilometer schnurgerade und bietet allenfalls durch die Wegebeschaffenheit und den Randbewuchs etwas Abwechslung. Etwa eine Dreiviertel-Stunde ohne Landschaftswechsel ist nicht ideal, aber es gibt hier keine ansprechendere Alternative.



3  
A Der Wulkower Weg zwischen der Siedlung Hexenberg im Westen (im Hintergrund links zu sehen) und der Lebuser Chaussee im Osten wird gequert und es geht weiter auf dem alten Bahndamm.



4  
A Auch der Wendische Weg zwischen Kliestow im Westen (rechts) und weiterhin der Lebuser Chaussee im Osten (links) wird gequert. Ein kurzes Stück geht es weiter auf dem alten Bahndamm (schmalere Weg geradeaus).



- 5  
A Der Eingang des Wegeabschnittes ist durch den „bewegten“ schmalen Weg kaum noch als ehemaliger Bahndamm erkennbar. Es folgt ein kurzer und sehr angenehmer Wegeabschnitt.



- 6  
A Der Weg führt über die alte Bahnbrücke, im Westen unten (rechts) ist der Weg Sandfurt und ein kleiner Teich im Gutspark zu sehen. Der Bestand der Bahnbrücke ist langfristig gefährdet. Da die Notwendigkeit von Maßnahmen nicht absehbar ist, wurde der Weg erst einmal nicht verlegt, da alle anderen Verbindungen unattraktiver sind.



- 7  
A Von unten ist dies ein sehr eindrucksvolles Bahn-Bauwerk. Aber der Weg führt von Nord nach Süd oben über diese Brücke (von rechts nach links) und nur wer sich die Zeit nimmt, den folgenden Gutspark zu durchwandern, kann die Größenordnung dieses Bauwerkes wahrnehmen.



- 8  
A Kurz vor einem ersten Grundstück auf der Westseite muss in einen sehr schmalen Weg westlich (rechts) eingebogen werden. Das ist derzeit nicht erkennbar, man ist eher geneigt, geradeaus zu gehen, kommt dann aber direkt auf die stark befahrene Berliner Chaussee (Bundesstraße B5).



- 9  
A Der sehr schöne Weg führt dagegen durch den kleinen Gutspark von Kliestow.



- 10 Der schon erwähnte kleine  
A Gutsteich auf der Nordseite des  
Weges ist im Sommer sicher kaum  
erkennbar.



- 11 Der gepflegte Gutspark in Kliestow  
A ist einbezogen worden, weil er ei-  
nen Ausgleich schafft für den doch  
recht langen Bahndamm-Weg. Die-  
ser kurze „Umweg“ sollte unbedingt  
integriert werden, zumal dadurch  
der recht interessante Stadtteil  
Kliestow angesehen werden kann.



- 12 Auf dem oberen Weg verbleibend  
A muss nach der Infotafel am  
Parkausgang nach Norden (rechts)  
eingebogen werden, ...



- 13 ... an dem leider in einem schlech-  
A ten Zustand befindlichen Gutshaus  
östlich (rechts) vorbei.



- 14 Gleich danach im Verlauf des Weg-  
A es muss nach Westen (links) ...



- 15 ... und ein paar Schritte weiter an  
A der folgenden Einmündung nach  
Norden (rechts) abgebogen werden.



- 16 Wiederum nur ein paar Schritte wei-  
A ter befindet sich westlich (links) eine  
kleine **Grünanlage mit Teich** (An  
den Weiden), die sehr harmonisch  
wirkt und zu einer kurzen Pause  
einlädt.



- 17 Danach ist nach Westen (links) ein-  
A zubiegen. Alle diese Straßenteile  
tragen den Namen Sandfurt. An  
dieser Stelle wird der E 11 ein kur-  
zes Stück gemeinsam mit dem **Ja-  
kobsweg (Nordroute)** geführt.



- 18 Die Sandfurt führt direkt zur Dorfmit-  
A te von **Kliestow**. Westlich (links)  
befindet sich das ansehnliche „**Haus  
der Begegnung**“ und auf der Nord-  
seite des Platzes (rechts) die unge-  
wöhnliche **Dorfkirche**.



- 19 Kliestow lohnt einen kleinen Abste-  
A cher, der nach der langen Bahn-  
damm-Wanderung für Abwechslung  
sorgt. Nur wenige Schritte in Rich-  
tung Norden (nach rechts in die  
Lebuser Straße hinein) befindet sich  
das **Gasthaus Kliestow**,



20 mit einem **Spielplatz**,  
A



21 einem kleinen **Streichelzoo**,  
A



22 sowie einer kleinen **Badestelle** am  
A Großen Kliestower See.



23 Nur wenige Meter weiter nach Wes-  
A ten einbiegend (links) in den  
Wulkower Weg kann man den **Gro-  
ßen Kliestower See** in seiner  
Schönheit genießen.



Zurück zum E 11:

24 Von der Kirche aus gesehen wird  
A der große gepflasterte Platz über-  
quert, der Weg verläuft in der Fort-  
setzung der Lebuser Straße nach  
Süden (aus der Sandfurt nach links  
abbiegen).



25 Er führt ein paar Meter weiter zu  
A einem Kreisverkehr in der Berliner  
Chaussee (Bundesstraße B5), die  
am günstigsten auf der Ostseite  
(links) überquert wird. An dieser  
Stelle endet auch schon wieder die  
gemeinsame Wegeführung mit dem  
Jakobsweg (Nordroute), der hier  
nach Westen in Richtung Boossen  
abbiegt (rechts).





- 26 Nach der Querung des Kreisverkehrs ist in der geraden Fortsetzung der weiterführende Weg zu erreichen. Er wird dort etwas verwirrend noch ein Stück als Berliner Chaussee bezeichnet.



- 27 und in seiner Fortsetzung als Ulmenweg. Nach einem kleinen Hügel ist die Klingetalsiedlung zu sehen.



- 28 Im Verlauf des Ulmenweges befindet sich östlich (links) ein Sportplatz und gleich am Anfang der Klingetalsiedlung (Heimkehersiedlung) nach Osten (links) in den Dornenweg einbiegen (im Foto noch einmal rückwärts gesehen).



- 29 Schon an der nächsten Querstraße ist nach Süden (rechts) in den Eichenweg einzubiegen.



- 30 Auf der östlichen Straßenseite (links) befindet sich die Heilandskapelle (russische Holzkirche), eine „Offene Kirche“ mit dem Kriegsgefangenen-Friedhof (1. Weltkrieg).



- 31 Der Eichenweg muss bis zum Ende  
A begangen werden



- 32 Im Wegverlauf ist ein wenig nach  
A Westen (rechts) abknickend in den  
Platanenweg einzubiegen.



- 33 Dieser führt nach wenigen Metern  
A zur Straße Klingetal, an der nach  
Osten (links) einzubiegen ist.



- 34 Kurz nach der Haltestelle auf der  
A Südseite (rechts) und vor der Kurve  
der Straße (nach links)...



- 35 ... befindet sich südlich (rechts) ein  
A schmaler Abgang, der als „Sack-  
gasse“ gekennzeichnet ist und erst  
einmal nicht sehr vertrauenserwe-  
ckend aussieht.



- 36 Er führt etwas abwärts und endet in  
A einer gesperrten Bahnanlage, die  
interessant aussieht, aber nicht wei-  
terführt.



- 37 Kurz vorher befindet sich eine kaum  
A bemerkbare Verrohrung des Klinge-  
fließes kurz vor der bewaldeten  
Bahnböschung.



- 38 Auf der östlichen Seite (links) führt  
A eine Treppe mit einem Schild „Be-  
treten auf eigene Gefahr“ hinunter.  
Auch diese ist nicht besonders ein-  
ladend.



- 39 Das Klingefließ macht an dieser  
A Stelle eher den Eindruck eines Ab-  
wassers, aber schon nach wenigen  
Schritten bemerkt man die Ruhe an  
dem Bach mit der dahinter liegen-  
den Bahnböschung auf der Südsei-  
te (rechts)...



- 40 ... und der abwechslungsreichen  
A Kleingartenkolonie auf der nördli-  
chen Seite (links).



- 41 Das **Klingetal** bietet einen sehr be-  
A schaulichen Weg mit angenehm  
weichem Boden. Es sollte trotz der  
etwas komplizierten Wegeführung  
unbedingt in den E 11 eingebunden  
und überhaupt als Spazierweg her-  
ausgestellt werden.



- 42 Der Steg über das Klingefließ wirkt  
A etwas provisorisch, ist aber benutzbar. Sicher wäre eine kleine Metallbrücke hier angemessen, aber ein wenig „Abenteuer“ darf bei einem Fernwanderweg durchaus auch einmal dabei sein.



- 43 Es geht weiter auf einem recht  
A schmalen Weg, aber dieser ist für Fußgängerinnen und Fußgänger keine Sackgasse.



- 44 An der schönen Metallbrücke (links  
A vom Weg) ist man verleitet, sie zu überqueren. Nur ist man dann nach wenigen Schritten auf der Straße Klingetal und alle dann folgenden Zugänge zum Klingetal sind letztlich Sackgassen.



- 45 An der Brücke muss nach Süden  
A (rechts) eingebogen werden, also im Verlauf des Brückenweges.



- 46 Danach ist dieser Weg bis zum En-  
A de in Richtung Bahnböschungen zu gehen, ...



- 47 .. dann im Wegeverlauf nach links  
A abzubiegen, ...



- 48 .. und immer weiter im Wegeverlauf  
A zu bleiben ...



- 49 ...nach links und nach rechts.  
A



- 50 An der Stelle eines einmündenden  
A breiten Weges an der Bahnböschung ist nach Osten (links) abzubiegen.



- 51 Dann wiederum im Wegeverlauf  
A bleiben. Südlich (rechts) befindet sich die Bahnböschung und nördlich (links) Kleingärten, im Hintergrund ein etwas größeres Haus.



- 52 Näher heran, taucht auf der südlichen Seite (rechts) ein **Wasserturm** auf und jetzt befinden sich auch auf dieser Seite Kleingärten.



- 53 An dem etwas größeren Haus vor-  
A bei ...



- 54 ... kann man auf der nordöstlichen  
A Seite des Weges zwischen den  
Bäumen hindurch die leider in ei-  
nem bedauerlichen Zustand befind-  
liche ehemalige **Simonsmühle** er-  
kennen. Der Weg dorthin ist wie  
andere Wege hier auch letztlich  
eine Sackgasse.



- 55 Deshalb ist an der Wegegabelung  
A nach Süden (rechts) einzubiegen ...



- 56 ... und dann dem Weg nach Südost-  
A ten (links) zu folgen.



- 57 Auf der Nordseite ist zwischen den  
A Bäumen hindurch noch einmal das  
**Klingefließ** und dazugehörige  
Sumpfgelände zu sehen. Eine sehr  
hübsche naturbelassene Land-  
schaft, die leider durch Gestrüpp  
verdeckt ist.



- 58 Die Beschreibung der Wegeführung  
A durch das Klingetal mag etwas um-  
ständlich klingen, da der Weg sich  
tatsächlich durch die Landschaft  
und die Kleingärten schlängelt. Er  
ist sehr abwechslungsreich und  
angenehm zu begehen.  
Am Ende führt er mit einem Schlen-  
ker nach Norden (links) ...



59 ... auf die recht stark befahrene  
A Rathenausstraße. An dieser Stelle  
gibt es keine Querungsanlage und  
leider auf dieser Nordwestseite  
(nach links) auch keinen Weg bis zu  
einer besseren Querungsstelle am  
Kreisverkehr.



60 Dafür gibt es gen Süden (rechts)  
A einen Blick auf die markanten alten  
Eisenbahnbrücken.



61 Der Weg führt dann aber nach  
A Nordosten (links) auf der anderen  
Straßenseite weiter, ...



62 ... bis zu einem Kreisverkehr, an  
A dem der E 11 nach Südost (rechts)  
in die Straße „Am Klingetal“ ein-  
biegt.



63 Noch immer zeigt sich Frankfurt  
A (Oder) von seiner vorstädtischen  
Seite, ...



64 ... vorbei an zwei mächtigen alten  
A Eichen am südwestlichen Straßen-  
rand (rechts). Dann sieht man aber  
den sehr bald folgenden Wechsel  
mit der vielbefahrenen Kieler Straße  
und den Hochhäusern.



- 65 Doch biegt der Weg kurz vor der  
A Kieler Straße nach Osten (rechts)  
ab, um nach einem Bogen ein paar  
Schritte weiter nach Süden (rechts),  
...



- 66 ... die Unterführung der Kieler  
A Straße in Richtung Osten (links) zu  
erreichen. Wenn man allerdings ein  
paar Schritte auf dem Weg oben  
bleibt, ...



- 67 erreicht man in der Lienustraße ein  
A relativ unbedeutendes Eingangstor  
...



- 68 ... zu einem netten kleinen **Botani-**  
A **schen Garten**. Ein Rundgang um  
den **LienauTeich** ist sehr lohnend.



- 69 Zurück zur Unterführung, die mit  
A Graffiti begrüßt, ...



- 70 ... und auch ein wenig mehr Licht  
A vertragen würde.





- 71  
A Auf der anderen Seite befindet sich eine neue Grünanlage im Verlauf des Klinge-fließes, in der nach Süd-osten (rechts) einzubiegen ist. Es ist egal, ob man den Weg vor oder hinter der Brücke benutzt. Der Weg über die Brücke ...



- 72  
A ... ist durch die verschiedenen Aus-blicke an der Schule ...



- 73  
A ... und dem Spielplatz abwechs-lungsreicher.



- 74  
A Zum Zeitpunkt der Recherchen wurde das weitläufig wirkende Kling-gefließ als „Freianlagen am Grünen Weg“ renaturiert. Es ist ein wieder-um sehr angenehmer Wegeab-schnitt.



- 75  
A Am Ende des Weges führt der E 11 nach Süden (rechts) über eine der Steinbrücken auf einen der Wege bis zur Siedlungsmitte.



- 76  
A Von oben ist zu erkennen, dass hier über zwei Steinbrücken mehrere Wege in die Siedlung (rechts) füh-ren. Deshalb muss hier sehr sorgfältig markiert werden.



- 77  
A Letztlich muss der Weg zwischen den beiden gelben Hausfassaden erreicht werden.



- 78  
A Die Treppen nach oben führen zum Architekturkunstwerk „Wappenhaus“ in der Karl-Sobkowski-Straße. Überhaupt ist die gesamte Siedlung ansehenswert.



- 79  
A Der Weg führt weiter nach Nordosten (links) die Karl-Sobkoski-Straße entlang bis zum Straßenende und über den Grünen Weg in fast gerader Führung südlich an einem Sportplatz (links) entlang.



- 80  
A Der Weg ist in allen vorliegenden Plänen auf Fußwegeverbindung eingetragen und auch frequentiert, doch ist bereits der Eingangsbereich in einem sehr unerfreulichen Zustand.



- 81  
A In Richtung Norden (links) hinter dem Sportplatz sieht man die recht ungewöhnliche Kuppel der St. Georg-Kirche.



- 82 Auch der Ausgangsbereich des  
A Weges war zum Zeitpunkt der Be-  
gehung nach einem Regen kaum  
benutzbar.



- 83 Der für die Freigabe auch des Rad-  
A verkehrs viel zu schmale Weg,...



- 84 ... führt am Ende des Sportplatzes  
A auf die Beckmann-Straße.



- 85 Die geradlinige Weiterführung des  
A Weges ist frequentiert, weil alles  
andere an dieser unübersichtlichen  
Stelle als ein Umweg empfunden  
wird, was er aber gar nicht ist.



- 86 Aufgrund der unübersichtlichen  
A Kurvenführung und des an dieser  
Stelle recht schnellen Auto- und  
abwärts auch Radverkehrs, sollte  
der Weg ein kurzes Stück nach Os-  
ten (rechts) weitergeführt werden.



- 87 Nach nur wenigen Schritten (Rück-  
A blick)...



- 88 ... befindet sich rechter Hand ein  
A verwahrloster Abgang zu einer Unterführung unter die Beckmannstraße hindurch.



- 89 Auf der einen Seite befindet sich  
A eine Rampe, auf der anderen eine Treppe, beides in einem überholungsbedürftigen Zustand.



- 90 Der Durchgang ist unbeleuchtet und  
A nicht sehr angenehm zu Durchschreiten. Es macht nicht den Eindruck, dass diese Anlage benutzt wird, ...



- 91 ... obwohl man auf der anderen  
A Seite auf der gewünschten Ebene ankommt und auf den Weg im Klingental stößt, der ...



- 92 ... in Richtung Osten (nach rechts)  
A weiter zur Stadt führt. Der Blick nach Norden bietet eine städtebaulich nicht besonders ansprechende Parkplatz-Anlage im Linaupark am Poetensteig. Diese Fläche war 1989 in den Plänen noch als Grünanlage eingetragen.<sup>157</sup>



- 93  
A Vom Klingetal führt dann ein schmaler mit blauen Laternen ausgestatteter Weg vor dem nicht besonders ansehnlichen Gebäudekomplex mit der Aufschrift „Diskothek“ nach Süden (rechts ab).



- 94  
A Dieser Weg biegt bald wieder mehr nach Osten (links) ab und weitet sich zu einer schmalen Straße aus.



- 95  
A Es geht vorbei am vergessenen und zugewucherten **Denkmal des Schriftstellers Erich Weinert**, der den Passanten auf dem Weg den Rücken zudreht.



- 96  
A Der Weg ist mit Blick auf den an dieser Stelle vernachlässigten Teil des Linauparks auf der nördlichen (links) und der Grundstücksrückseiten auf der Südseite (rechts) nicht besonders ansehnlich, aber kurz.



- 97  
A Schon nach wenigen Schritten führt der Abgang zur Straße **Halbe Stadt** mit ihren teilweise sanierten Villen.



- 98 Diese Straße muss überquert werden (Rückblick).  
A



- 99 Es empfiehlt sich allerdings, den Übergang ein ganz kleines Stück nach Norden versetzt anzuordnen. Dort gibt es eine Breite Treppe von der Statue „Große Sitzende“ auf dem Peters-Berg im Linaupark.  
A



- 100 Auf der anderen Seite der Straße Halbe Stadt beginnt der historische Lennépark mit dem Schöpferdenkmal.  
A



- 101 Das Rondell sollte in Richtung Süden (rechts) verlassen werden und danach können alle Wege im Park benutzt werden.  
A



- 102 Gleich bei der nächsten Wegekreuzung quert die Kleist-Route den E 11.  
A



- 103 Die auf der gesamten Wegstrecke  
A derzeit noch unerfreulichste Situation stellt die Trennung des Lenné-parks durch die stark befahrene Rosa-Luxemburg-Straße dar. Die ange-deutete Mittelinsel vermittelt kein Sicherheitsgefühl und ist als nicht ausreichend anzusehen. Hier bietet es sich an, an beiden Zuwegungen oder sogar über die gesam-te Breite der zu kreuzenden Grünanlage einen Fußgängerüberweg anzulegen.



- 104 Es folgt der nicht minder hübsche südli-  
A che Teil des Lenné-Parks mit altem Baumbestand, zahlreichen Kunstobjekten und der Schwanenbrücke. Von hier aus kann das östlich anliegende Zentrum auf verschiedenen Querwegen in wenigen Minuten erreicht werden (nach links).



- 105 Der Lenné-Park endet am Platz der Re-  
A publik mit der Skulptur „Betender Knabe“.



- 106 Von hier ist in Richtung Osten (nach  
A links) für die Querung der Heilbronner Straße die Lichtsignalanlage zu nutzen. Der Weg dorthin ist eine frequentierte Promenade, der Abschnitt ist auch als Jakobsweg (Südroute) ausgewiesen, mit gleichzeitiger Fahrradnutzung. Dieses Wegstück zwischen den Einkaufszentren sollte auf jeden Fall dem Fußverkehr allein vorbehalten sein.



- 107 Überweg in Richtung Süden (nach  
A rechts) zum Zehmeplatz.



- 108 Man befindet sich mitten im Zentrum,  
A direkt hinter diesem Standort befindet  
sich das Informationspavillon für die öf-  
fentlichen Verkehrsmittel, dahinter das  
109 Einkaufszentrum Lenné-Passagen, auf  
A der anderen Straßenseite das Einkaufs-  
zentrum Oderturm. Von hier aus ist das  
110 gesamte Zentrum mit dem Brunnenplatz,  
A dem Marktplatz, dem ungewöhnlichen  
Rathaus, den verschiedenen Museen,  
der Tourismusinformation usw. in nur  
wenigen Schritten erreichbar.



- 111 Auf dem Weg zum Bahnhof wird die  
A Heilbronner Straße gequert und es folgt  
der nette kleine Zehmeplatz in Richtung  
Süden (im Verlauf der Querung).



- 112 Danach ist die Lindenstraße in Richtung  
A Osten (nach links) zu queren. Dort befin-  
det sich das imposante Gebäude der  
historischen Hauptpost.



- 113 An der noch immer im Betrieb befindli-  
A chen Post vorbei in Richtung Süden  
(nach rechts) führte der Weg ...





- 114 ... zum Zeitpunkt der Begehung durch  
A eine abgesicherte Baustelle hindurch...



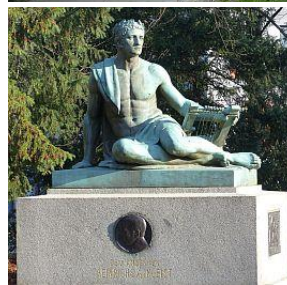
- 115 Am Haus der Künste vorbei. Davor das  
A Objekt „Muse“.



- 116 Es folgt der Park an der Gertraudkirche...  
A



- 117 ... mit dem Denkmal für Heinrich von  
A Kleist. An dieser Stelle kreuzt die sehr  
gut ausgeschilderte und mit Info-Tafeln  
ausgestattete Kleist-Route den Europäi-  
schen Fernwanderweg E 11.



- 118  
A

- 119 Auf der anderen Straßenseite befindet  
A sich die Gertraudkirche und im Anschluss  
daran die Grünanlage Anger mit dem  
Sowjetischen Ehrenmal.



- 120 Doch muss an dieser Stelle die Lindenstraße in Richtung Westen (nach rechts) gequert werden.  
A



- 121 Dies ist eine sehr gefährliche Querungsstelle. Es müssen nicht nur die Straßenbahnen und die Fahrzeuge in der Lindenstraße beachtet werden (Rückblick),...



- 122 ... sondern auch die zahlreichen Fahrzeuge, die aus der Straße Am Park nach rechts in die Lindenstraße einbiegen (Rückblick über die linke Schulter). Zum Zeitpunkt der Begehung hat kein Fahrzeug den Vorrang der querenden Fußgänger beachtet.  
A



- 123 Auf der anderen Straßenseite muss der Treppenaufgang nördlich von City-Park Hotel benutzt werden, um den Innenhof zu queren...  
A



- 124 ... und dann durch die Linden-Passage auf die Gubener Straße zu stoßen.  
A



125 Die Gubener Straße ist zu überqueren.

A Der Weg zum Bahnhof führt über die stark ansteigende Ferdinandstraße auf der gegenüberliegenden Seite...



126 ... mit zuerst einem rechtwinkligen Knicken erst nach Süden (links) und dann wieder nach Westen (rechts).

A



127 Gleich danach muss die Straßenseite gewechselt werden, in Richtung Südwesten (halbrechts) führt ein Fußweg auf den Kiliansberg mit seinem **Eisenbahner-Gefallenen-Denkmal**.

A



128 Im letzten Stück des Aufstieges befinden sich Treppen.

A



129 Wenige Schritte weiter führt der Weg unter den Bögen hindurch – schöner kann ein Empfang von Fahrgästen kaum sein -...

A



- 130 ... direkt auf den Bahnhofsvorplatz mit dem Bahnhofseingang auf der südwestlichen Seite (halblinks).



- 131 Der **Bahnhof Frankfurt (Oder) und sein Vorplatz** sind durch die einheitliche Farbgestaltung ein städtebaulich herausragendes Ensemble.



## 10.7 Vom Bahnhof Frankfurt (Oder) zur Stadtbrücke nach Slubice:

- 1 Vom Hauptausgang des Bahnhofes Frankfurt (Oder) (rechts im Bild) führt der Weg über wohl einen der schönsten **Bahnhofsvorplätze** in Deutschland ...



- 2 ... in Richtung Osten (rechts) zu einem Durchgang der **Eisenbahner-Siedlung** am Kiliansberg,



- 3 Am Ende des Weges befindet sich das **Eisenbahner-Gefallenen-Denkmal**.



- 4    Dort führt eine Treppe südöstlich  
B    (rechts)...



- 5    ... den Kiliansberg hinunter.  
B



- 6    Der Weg mündet in die Straße  
B    Klenksberg, in die nach Süden  
      (rechts) abgebogen werden muss.



- 7    Nur wenige Schritte weiter biegt ein  
B    schmaler und ungepflegt wirkender  
      Weg nach Osten (links) ab. Dieser  
      Eingang in den Schwarzen Weg  
      müsste für ortsfremde Wanderinnen  
      und Wanderer deutlicher herausgear-  
      beitet werden. Er ist eine historische  
      Stadtverbindung, die bereits im  
      Stadtplan aus dem Jahr 1882 enthal-  
      ten ist.<sup>158</sup>



- 8    Dieser Schwarze Weg hinter der  
B    Grundschule Mitte, dem ehemaligen  
      Friedrichs- Gymnasium, ist momentan  
      eigentlich gesperrt, aber dennoch  
      frequentiert und hat offensichtlich als  
      Verbindungsweg eine herausragende  
      Bedeutung. Er führt abwärts, biegt vor  
      einer Mauer in Richtung Süden  
      (rechts)...



- 9 ... und ein kurzes Stück weiter nach  
B Osten (links) ab...



- 10 ... und mündet in der Gubener Stra-  
B ße. Zum Zeitpunkt der Begehung war  
diese Einmündung eine Baustelle.  
Diese Eingangsstelle müsste eben-  
falls deutlicher herausgearbeitet wer-  
den. Die Wegdecke ist im oberen  
Bereich für eine Wanderwegeverbin-  
dung ausreichend. Nur der untere Teil  
zur Gubener Straße müsste eine  
neue Decke erhalten.



- 11 In der Gubener Straße führt der Weg  
B ein kurzes Stück nach Norden (links)  
und ...



- 12 ... dann durch eine schmale Gasse  
B ohne Namensbezeichnung nach Ost-  
ten (rechts) abbiegend.



- 13 Die Gasse (rechts im Bild) mündet in  
B der Lindenstraße gegenüber dem  
**Sowjetischen Ehrenmal**. Hier wäre  
eine Querungsanlage angemessen,  
z.B. eine Gehwegvorstreckung, zur  
Unterbindung des Abstellens von  
Kraftfahrzeugen. Auf der Grünanlage  
**Anger** können alle Wege in Richtung  
Süden (aus der Gasse kommend  
nach rechts) genutzt werden. Im Wes-  
ten  
(rechts) befinden sich repräsentative Villen, unter anderem das sogenannte **Türmchen-  
haus** (etwa in der Mitte im Foto).



- 14 B Der Blick zurück zeigt Frankfurt (Oder) von einer seiner schönsten Seiten, von links nach rechts der **Oder-turm**, die **Gertraudenkirche**, das **Haus der Künste**, das **Sowjetische Ehrenmal** und der Turm der **Marienkirche**.



- 15 B Am südlichen Ende der Grünanlage Anger gibt es weder auf der westlichen Seite ...



- 16 B ... noch auf der östlichen Seite einen gesicherten Überweg über die frequentierte und an dieser Stelle durch die Kurvenführung auch unübersichtliche Korsingstraße.



- 17 B Der Weg führt weiter über die Straßenbahngleise, östlich (links) befindet sich die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Stadion“, in Richtung Eingangsbereich vom „**Stadion der Freundschaft**“.



- 18 B Nach zwei Stufen biegt der E11 nach Osten (links) in den Hermann-Weingärtner-Weg ab.



*Ab dieser Stelle wird der Weg im Rahmen des Projektes gleichzeitig als „Route 1 (grün) An der Oder“ betrachtet und es wurde ein etwas detaillierterer Fußverkehrs-Check durchgeführt. Ab Foto Nummer 21 B bis 87 B sind die Fotos und Texte für die Routen 1 und 4 identisch, um sich mit der Foto-Nummer stets auf die gleiche Situation beziehen zu können.*

19 B Auf der anderen Straßenseite befinden sich das **Hotel „Zur Alten Oder“** und östlich (rechts) daneben die **Fischerstraße**.



20 B Am anderen Ende der Straßenbahnhaltestelle befindet sich ein Übergang zur sehenswerten **Fischerstraße**.



21 B Nach etwa 600 Metern wird die Brücke über der **Alten Oder** gequert, mit einer schönen Aussicht Richtung Norden.



22 B Damit wird die **Insel Ziegenwerder** betreten, das Herzstück des Europaparkens 2003.





- 23 Die Wegweisung ergibt einen guten Überblick über das Angebot auf dem oberen Hermann-Weingärtner-Weg.  
B



- 24 Der Hermann-Weingärtner-Weg biegt wenige Schritte später nach Norden (rechts) ab. Südlich der Kurve (rechts) befindet sich der **Naturlehrpfad Carthauswerder**,...



- 25 ... geradeaus ein **Aussichtspunkt**, der den kurzen Abstecher eigentlich nicht so recht lohnt, da der folgende Uferweg deutlich mehr Ausblicke erlaubt. Wenige Schritte nach der Kurve auf der Westseite (links) befindet sich eine **Erholungs- und Spielwiese**.



- 26 Der E11 sollte getrennt vom Oder-Neiße-Radweg auf dem Hermann-Weingärtner-Weg geführt werden, deshalb empfiehlt sich der untere Weg an der Oder, der gleich nach der Kurve in Richtung Nordost (rechts) abbiegt. Er ist leider nichtgesondert gekennzeichnet.



- 27 Er führt direkt zum **Oderstrand**, einer  
B kleinen aber abwechslungsreich gegliederten Badestelle.



- 28 Der etwa 1,5 Kilometer lange be-  
B schauliche **Weg an der Oder** ist bei jedem Wetter begehrt, von der **Akti-  
onswiese** ist der höher gelegene Hermann-Weingärtner-Weg (Oder-  
Neiße-Radweg) erreichbar, dort befindet sich neben dem **Euro-  
pahain/Heckentheater** ein **öffentliches WC**.



- 29 Den links abbiegenden nach oben  
B führenden Weg vernachlässigen ...



- 30 ...weil der untere Weg immer wieder  
B neue Ausblicke liefert ...



- 31 ... und den Uferweg bis zum Platz  
B **Sommertheater** begehen. Zu bemängeln ist allenfalls, dass es auf der gesamten Uferweg-Strecke zum Zeitpunkt der Begehung keine einzige Sitzbank gab.



- 32  
B Dort biegt der Weg in Richtung Westen (links) ab und führt zur sehenswerten **Ziegenwerderbrücke** über die Alte Oder, die hier überquert wird.



- 33  
B Von der Brücke gibt es noch einmal einen schönen Blick auf die Alte Oder und das **Auditorium Maximum** der Universität.



- 34  
B Danach betreten die Wanderinnen und Wanderer wieder Festland (Blick zurück).



- 35  
B Gleich nach dem Verlassen der Insel Ziegenwerder befindet sich der Vorplatz des **Gräfin-Dönhoff-Gebäudes** der Europa-Universität Viadrina. Im Gebäude befindet sich eine große **Cafeteria**.



- 36  
B Gleich nördlich (rechts) von der Ziegenwerder-Brücke wurden angenehme **Sitzgelegenheiten** geschaffen.



37  
B Der Weg in Richtung Norden führt direkt zur Oderpromenade. Er wurde als Route 1: An der Oder, Abschnitt E: Von der Insel Ziegenwerder-Süd bis zur Stadtbrücke untersucht (Fotos 38 E bis 57 E). Für die Wegeführung des Europäischen Fernwanderweges E 11 wurde dagegen eine Route gewählt, die das Stadtzentrum etwas deutlicher einbindet...



38  
B ... denn von hier aus führt die Logenstraße in knapp 500 Metern zum zentralen Platz der Republik mit den Einkaufszentren und der Hauptpost.



39  
B An der Einmündung der Uferstraße biegt der Weg nach Westen (links) ab.



40  
B Hier befindet sich ein sehr angenehmer schattiger Gehweg an den Universitäts-Gebäuden entlang.



41  
B Bereits nach wenigen Metern befand sich zum Zeitpunkt der Begehung eine für den Fußverkehr ungesicherte Baustelle.



42  
B Der sehr großzügig angelegte **Universitätsplatz** vor dem **Auditorium Maximum der Europa Universität Viadrina** ist in der Querrichtung von Südwest nach Nordost von Zu Fuß Gehenden frequentiert, aber dafür nicht ausgestattet.



43  
B Die Fußgängerinnen und Fußgänger schlängeln sich durch die parkenden Fahrzeuge und über die ebenfalls quer zur Wegrichtung befindlichen Baumscheiben.



44  
B Einige der als Sitzgelegenheit für Studentinnen und Studenten gedachten Elemente wirken, von Fahrzeugen umstellt, eher deplatziert. Der Platz ist ein Beispiel für eine Planung, die am Bedarf vorbei geht. Notwendig wäre eine Querachse für den Fußverkehr vom Europaplatz (Gräfin-Dönhoff-Gebäude) zur Regierungsstraße im Norden.



45  
B Der nördliche Teil des Platzes ist wieder freier und würde sich mit der **Marienkirche** im Hintergrund eher für Sitzgelegenheiten anbieten.



46  
B Am nördlichen Platzenende führt der Weg frontal auf einen eingezäunten Spielplatz, der durchquert werden muss.



- 47 Nach einer schmalen Einfahrtsstraße  
B befand sich zum Zeitpunkt der Begehung eine Baustelle östlich der großen Oderstraße und es bleibt zu hoffen, dass sich hier anschließend ein angemessener Durchgang zum Oberkirchplatz befinden wird.



- 48 Von der Großen Oderstraße aus ist  
B hinter dem [Marktplatz](#) das [Rathaus](#) zu sehen, mit dem [Museum Junge Kunst](#) und dem [Kabarett](#).



- 49 Im sehr schön restaurierten [Bollfras-](#)  
B [haus](#) in der Großen Oderstraße 29 befindet sich die [Deutsch-Polnische-Tourist-Information](#).



- 50 An dieser Stelle biegt der Weg nach  
B Ost (rechts) ab in die Bischofstraße.



- 51 Es empfiehlt sich, die parkähnlich  
B angelegte Promenade in der Bischofstraße zu benutzen.



- 52 Die Anlage enthält zahlreiche sehr  
B schön angelegte Blumenrabatten und  
schattige Sitzplätze.



- 53 In der Promenade werden Olympia-  
B sieger geehrt.



- 54 An dieser Stelle führt die **Kleist-Route**  
B zum **Kleist-Museum** und verbindet  
sich für ein sehr kurzes Wegestück  
mit dem Europäischen Fernwander-  
weg E 11. Das Kleist-Museum gehört  
zu den wichtigsten touristischen An-  
laufstellen der Stadt Frankfurt (Oder)  
und wurde durch diesen kleinen Ab-  
stecher in die Wegeführung des E 11  
eingebunden.



- 55 Am Ende der Bischofstraße muss die  
B Faberstraße überquert werden.



- 56 Der Weg führt dann direkt zur **Anle-**  
B **gestelle** an der Oder.



- 57  
B Von hier aus ist der Blick in die Innenstadt durchaus (Rückblick) reizvoll.

*Ab dieser Stelle fand ein Fußverkehrscheck für die Route 1 (ab Foto 57 E) statt.*



- 58  
B An der **Anlegestelle** werden die unerklärlichen Pflasterungen der Oderpromenade deutlich, der Fußweg führt aus dem Süden kommend direkt auf eine mittig aufgestellte Informationssäule....



- 59  
B ... und aus Norden kommend (Rückblick) endet er am Pavillon-Pfosten der Anlegestelle.



- 60  
B In der Weiterführung in Richtung Norden lädt ein Restaurant zum Verweilen ein.



- 61  
B Vom Holzmarkt führt die Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße vom **Museum Viadrina** (rechtes Gebäude) zum Rathaus (mittig) und ist als Querverbindung in Richtung Westkreuz für das Projekt als Route 2 ausgewählt worden.





- 62 Auf dem Holzmarkt an der Oder be-  
B findet die Friedensglocke.



- 63 Die als Fußweg anzunehmende We-  
B geführung endet auf der Ostseite der  
Glocke versetzt zu einer Treppe mit  
überhöhten Stufenhöhen...



- 64 ... und auf der Westseite mit einer  
B langgezogenen angeschnittenen  
Treppe. Eine für Sehbehinderte sehr  
unschöne Situation. Beide Varianten  
sind nicht barrierefrei ...



- 65 ... und nur, wenn man die grobe  
B Pflasterung des Platzes insgesamt  
überquert, befindet sich auf der West-  
seite eine Rampe (Rückblick). Warum  
die Fuß- und Radgerechteren Wege-  
platten um den Häuserblock herum  
und nicht auch über den Platz geführt  
werden, ist nicht so recht einsichtig.



66  
B  
Oben angekommen hat man die Möglichkeit, die Fuß- und Radwege voneinander zu trennen, da es hier zwei parallele Wege gibt. Die farblich abgesetzte Pflasterung aber gibt auch hier keine eindeutigen Wegeführungen vor. Es bietet sich an, dem Radverkehr die westliche Seite zuzuordnen, da der Weg dann bis zur Brücktorstraße auf dieser Seite verbleibt.



67  
B  
Auf der Westseite zur Innenstadt (links) folgt das **Museum Junge Kunst (Packhof)** mit einem netten kleinen **Café** und von dort an hat die Promenade zwei parallele Wege, ...



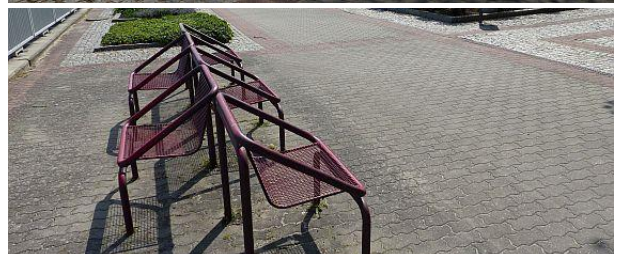
68  
B  
... mit sehr schönen Ausblicken, Sitzgelegenheiten sowie Kunst im Öffentlichen Raum. An dieser Stelle zeigt sich die Oderpromenade von ihrer schönsten Seite.



69  
B  
Erstaunlicherweise sind die meisten Bänke so aufgestellt worden, dass man die Oder im Rücken hat, ...



70  
B  
... aber es gibt auch Ausnahmen mit einer freien Sichtwahl.



71  
B  
Der dann folgende enge Durchgang an einem weiteren Restaurant kurz vor der Brücktorstraße erhöht die Abwechslung im Wegeverlauf. Für eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr ist er allerdings nicht ausreichend. Hier sollte der Oder-Neiße-Radweg unbedingt deutlicher auf den



zweiten Weg (links im Bild) verlegt werden.

- 72 Geringste Gehwegbreite: 0,90 Meter.  
B Im Beobachtungszeitraum drängelten sich hier tatsächlich auch noch Radfahrerinnen und Radfahrer durch. Ganz sicher nicht, weil sie es so wollten, sondern weil sie als Ortsunkundige die Alternative so schnell nicht erfassen konnten.



- 73 Hinter dem Restaurant, in der geradlinigen Weiterführung des Weges am Packhof (Fotos 66, 67), befindet sich ein breiter gemeinsamer Fuß- und Radweg, den ortskundige Radfahrerinnen und Radfahrer auch benutzen. Auch an diesem Engpass (vgl. Foto 43) ist eine eindeutige Sperrung des Uferweges für den Radverkehr und eine deutlichere Führung des Radverkehrs über den parallel vorhandenen Weg innerhalb der Oderpromenade notwendig, z.B. mit Radsymbolen auf dem Weg und Abstellplätzen an beiden Seiten.



- 74 Auch von der anderen Seite (Rückblick) können Radfahrende nur erahnen, dass der Radweg hier nach Westen (rechts) abbiegt. Derzeit gibt es an dieser Stelle nicht einmal eine Wegweisung.



- 75 Ein Stein reicht da offensichtlich nicht aus.  
B



- 76 Zudem sollte im schmalen Fußweg die Pflasterung rollatorgerecht nachgebessert werden.  
B



77  
B Nach dem Engpass folgt ein überraschender Blick auf die Silhouette der Stadt aus der südlichen Blickrichtung mit der **Friedenskirche**, der **Konzert-halle Carl Philipp Emanuel Bach** und der **Stadtbrücke** über die Oder. Von der Brücktorstraße führt die **Kleist-Route** gemeinsam mit dem E 11.



78  
B Danach (Rückblick) gibt es keine Möglichkeit für die Trennung von zwei Fuß- und Radwegen.



79  
B Die Oderpromenade hat aber an dieser Stelle eine ausreichende Breite um eventuell sogar einen getrennten Geh- und Radweg anzuordnen.



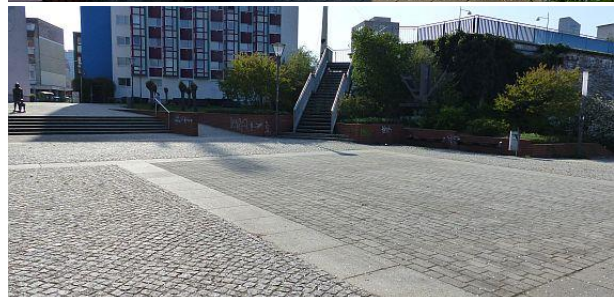
80  
B Die Stadtbrücke ist mit ihrer überaus wechselhaften Geschichte derzeit ein wichtiger Verbindungsweg zwischen Polen und Deutschland. Sie wird hoffentlich für die Friedenssicherung ein ganz markanter Eckpunkt bleiben.



81  
B Die Erreichung der Brückenebene bzw. von der Brücke zur Promenade ist auf verschiedenen Wegen möglich. Direkt vor der Brücke befinden sich Treppen (siehe Foto 77). Ab etwa dem Engpass am alleinstehenden Haus gibt es eine langgezogene Rampe.



82  
B Auf einer größeren höher gelegenen Plattform sind im Hintergrund Treppen (links und rechts) sowie ...



83 ... eine weitere kurze Rampe zu entdecken.  
B



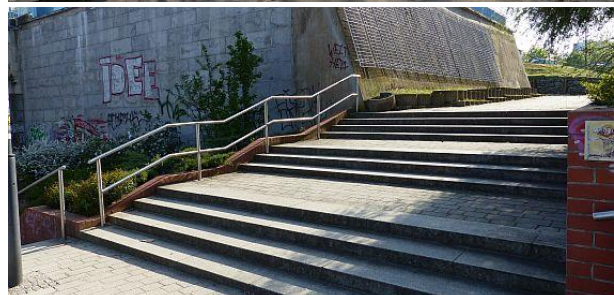
84 Wird die Rampe benutzt, führt sie nach einem kurzen Weg Richtung Norden (nach rechts) wiederum zu einer Treppe.  
B



85 Muss es barrierefrei sein, ist der Umweg bis zur Großen Scharnstraße beträchtlich.  
B



86 Auch auf der nördlichen Seite der Brücke befinden sich Treppen von Oderpromenade herauf ...  
B



87 ... bis auf Brückenebene.  
B



88 Die Informationstafeln an der Oder-  
B promenade und auch in der Stadtmit-  
89 te kann man in Frankfurt (Oder) als  
B vorbildlich bezeichnen. Sie sind sehr  
informativ und deutlich, allerdings  
entspricht die Schriftgröße nicht den  
Anforderungen an eine barrierefreie  
Darstellung. Bedauerlich, dass diese  
Texte nicht auch in Print- und digita-  
len Medien zur Verfügung stehen.



90 Bei den Wegweisungen fehlen leider  
B Entfernungsangaben in Meter oder  
Minuten. Sie sollten unbedingt zusätz-  
lich angebracht werden (z.B. durch  
Aufkleber), da Ortsunkundige in der  
Regel nicht einschätzen können, wie  
kurz die Wege zu den angegebenen  
Zielen sind. Die Geschlossenheit des  
Wegweisungssystems wurde zwar im  
Projektzusammenhang nicht überprüft  
und ganz sicher sind hier noch Ver-  
besserungen möglich, doch hilft es auf



jeden Fall, sich recht schnell zurechtzufinden. Deshalb wird auch davon abgeraten, den Europäischen Fernwanderweg im Innenstadtbereich - abgesehen von den hiermit vorgeschlagenen Routen vom und zum Bahnhof - noch einmal gesondert zu markieren.

91 Der Abschnitt nördlich von der Stadt-  
B brücke lädt noch einmal zum Flanieren  
und Verweilen ein. Wer nicht nur  
vom Bahnhof aus durch die Stadt  
hindurchgehen möchte, wird diese et-  
wa 800 Meter Oderpromenade und  
auch die Innenstadt mit einbeziehen.



- 92 Auf der **Stadtbrücke** über die Oder  
B nach Lubice lenken die schöne Oder-  
landschaft sowie die Stadtansichten  
vom Straßenlärm ab.



- 93 Angenehm zu begehen ist die Stadt-  
B brücke nicht, aber es gibt keine Alter-  
native. An dieser Stelle werden der E  
11, die **Jakobswege** sowie die **Kleist-  
route** zusammengeführt.



- 94 Die Weiterverfolgung des Weges über  
B die Stadtbrücke auf den Stadtgebiet  
von Slubice nach Osten (rechts) war  
leider nicht Gegenstand der Untersu-  
chung, sollte aber im Interesse der  
Städtezusammenarbeit und der ge-  
meinsamen Förderung des nachhal-  
tigen Wandertourismus durchaus Gegen-  
stand weiterer Überlegungen  
sein.



## 10.8 Vergleichende Stärken-Schwächen-Analyse der vier vorgestellten Varianten

Um die Vor- und Nachteile der nunmehr vier vorliegenden Wegeempfehlungen noch einmal miteinander vergleichen zu können, wurden die Wege in ihrer gesamten Länge mit sechs Fragestellungen auf den Prüfstand geschickt. Dabei ist zu beachten, dass die Festlegungen von Qualitätsstandards wissenschaftlich durchaus umstritten sein können, es hier also lediglich um eine Trendaussage gehen kann. In der Darstellung geht es darum, soweit wie möglich transparent zu sein, und gleichzeitig noch lesbar zu bleiben. Deshalb möchten wir es bei folgender kurzer tabellarischen Erfassung belassen, um den Vorteil des neuen Wegeführungs-Vorschlages darstellen zu können.

	Fragestellung / Bewertung: Punkte und Abschlussbewertung in rot.	P ca. 8,4 km	B ca. 6,1 km	K ca. 8,1 km	E 11 zum Bahnhof ca.9,1 km E 11 zur Stadtbrücke ca. 1,5 km	E 11 Summe ca.10,6 km
1.	<b>Wie groß ist der Straßenanteil bzw. der Anteil harter oder für Fußgänger unerfreulicher Beläge?</b>	ca. 65 % <b>5</b>	ca. 53 % <b>4</b>	ca. 93 % <b>5</b>	ca. 30 % <b>2</b> ca. 40 % <b>3</b>	ca. 32 % <b>2</b>
2.	<b>Wie groß ist der Anteil vom motorisierten Individualverkehr MIV geprägten Wegeabschnitten?</b>	ca. 41 % <b>5</b>	ca. 1,5 % <b>1</b>	ca. 1,2 % <b>1</b>	ca. 5 % <b>1</b> ca. 4 % <b>1</b>	ca. 5 % <b>1</b>
3.	<b>Wie viele Straßen mit starkem motorisiertem Individualverkehr MIV sind ohne oder mit unzureichenden Querungsanlagen zu queren?</b>	2 <b>1</b>	0 <b>0</b>	1 <b>0</b>	5 <b>2</b> 1 <b>0</b>	6 <b>3</b>
4.	<b>Wie hoch ist der Anteil der gemeinsamen Wegeführung mit dem Radverkehr?</b>	0 % <b>0</b>	ca. 65 % <b>5</b>	ca. 20 % <b>2</b>	0 % <b>0</b> 37 % <b>5</b>	ca. 9 % <b>1</b>
5.	<b>Wie hoch ist der Anteil grüner Wegeabschnitte (Landschaft, Parks, Grünzüge, begrünte Wege an Wasserläufen etc.)?</b>	ca. 47 % <b>3</b>	ca. 62 % <b>1</b>	ca. 18 % <b>5</b>	ca. 80 % <b>1</b> ca. 60 % <b>2</b>	ca. 75 % <b>1</b>
6.	<b>Gibt es einen für die Gehgeschwindigkeit attraktiven Wechsel von Landschaftsbildern, Aus- und Durchblicken und wie stark ist die Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten in den Wegeverlauf einbezogen worden?</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b> 1	<b>2</b>
Summe der Punkte		<b>17</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>8</b> <b>12</b>	<b>10</b>
Als Benotung: 1 = sehr gut / 2 = gut / 3 = mittelmäßig / 4 = schlecht / 5 = sehr schlecht		<b>2,8</b>	<b>2,5</b>	<b>2,8</b>	<b>1,4</b> <b>2</b>	<b>1,7</b>

Bewertungen und Anmerkungen:

Zu 1: < 1/5 = 1 Pkt. / < 1/3 = 2 Pkt. / < 1/2 = 3 Pkt. / < 2/3 = 4 Pkt. / > 2/3 = 5 Pkt.

Im Verhältnis zur Bewertung bei den Qualitätswanderwegen in Deutschland muss in städtischen Bereichen mit einem höheren Anteil fester Beläge gerechnet werden.

Zu 2: <= 1/20 = 1 Pkt. / < 1/10 = 2 Pkt. / > 1/10 = 5 Pkt.

Bei der Frage der Lärmbelastung und direkten Luftverschmutzung ist eine strengere Bewertung angemessen.

Zu 3: Anzahl / 2 abgerundet = 1 Pkt.

Wenn die Stadt stärker einbezogen werden soll, bleibt es nicht aus, dass hier auch mehr als kritisch eingestufte Querungsstellen einbezogen werden müssen.

Zu 4: < 1/10 = 1 Pkt. / <= 1/5 = 2 Pkt. / > 1/5 = 5 Pkt.

Bei der Störung durch den Radverkehr auf den gleichen Flächen ist eine strengere Bewertung angemessen.

Zu 5: > 2/3 = 1 Pkt. / > 1/2 = 2 Pkt. / >= 1/3 = 3 Pkt. / < 1/3 = 4 / < 1/5 = 5

Im Verhältnis zur Bewertung bei den Qualitätswanderwegen in Deutschland muss in städtischen Bereichen mit einem geringeren Anteil von Grünanlagen und Landschaft gerechnet werden.

Zu 6: Diese Bewertung wird von Person zu Person etwas anders ausfallen, würde aber an der Gesamtbewertung nichts grundsätzlich ändern.



## 10.9 Fazit

Mit der vorgeschlagenen neuen Wegeführung wären die selbstgestellten Qualitätsvorgaben für Hauptwanderwege im Land Brandenburg weitgehend erfüllt. Der Weg würde auf dem Stadtgebiet von Frankfurt (Oder) sehr abwechslungsreich sein, viele verschiedene Grünanlagen, Wege an Wasserläufen und Wohngebiete einbinden sowie die Wahrnehmung erster touristischer Highlights ermöglichen.

Um die Innenstadt und die Gubener Vorstadt im Süden würde eine nur etwa 650 Meter breite und etwa 1,5 Kilometer lange Schleife entstehen. Von hier aus sind ohne weitere Wegeführungen durch die bereits vorhandenen Wegweiser zahlreiche weitere Sehenswürdigkeiten der Stadt erreichbar. Die Nutzung des nördlich der Stadtbrücke befindlichen Abschnittes der Oderpromenade würde sich für Interessenten von selbst ergeben. Durch die zahlreichen Querverbindungen sind für die Wegeführung keine Varianten notwendig, die ein markiertes Wegesystem insbesondere in der Stadt nur unübersichtlich machen würden. Der Weg beinhaltet bereits die verschiedenen Wanderwünsche, durch Frankfurt (Oder) hindurch zu wandern, in der Stadt Station zu machen oder am Bahnhof anzukommen oder abzufahren. Auf jeden Fall würde diese Wegeempfehlung stärker als die bisherigen Wegevarianten zu einer Berücksichtigung von Frankfurt (Oder) motivieren.

Mit dem vorliegenden Entwurf wurde gleichzeitig die Bitte der Stadtverwaltung im Projekt-Vorgespräch (18. Januar 2019) aufgegriffen, die Grünzüge im Innenstadtbereich miteinander zu verknüpfen. Die genauere Untersuchung der Verknüpfungspunkte und der Querverbindungen hin zur Oder wären weitere folgerichtige Schritte zugunsten der Nutzerinnen und Nutzer des E11 und der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt.

Der E11 würde sich mit der eng ausgeschilderten und dadurch informativen Kleist-Route sehr gut ergänzen, mit den zahlreichen Varianten des Jakobsweges würde es kaum Überschneidungen geben. Darüber hinaus verläuft der Weg weitestgehend vom Oder-Neiße-Radweg getrennt, ein für das Wandern und Flanieren wichtiger Aspekt. Mit einer Gesamtlänge von knapp 11 Kilometern auf dem Stadtgebiet ist der Weg - da kaum jemand zum Bahnhof gehen wird und anschließend nach Polen weiterwandern möchte – nur etwa einen Kilometer und damit ca. 15 Minuten länger als zwei der bisher in Karten eingetragenen Vorschläge, allerdings deutlich attraktiver.

## 10.10 Der E11 im städtischen Freizeit-Wegenetz

Wie in anderen Städten auch, sollte man in Frankfurt (Oder) die Freizeit- und die Alltagswege nicht voneinander trennen. In der Stadt spielen die Spazier- und Wanderwege eine besondere Rolle, und sie sollten deshalb auch bei der Wegenetzgestaltung eingebunden werden.

### 10.10.1 Jakobsweg

Die Pilgerwege unterliegen einer völlig anderen Philosophie. Sie haben historisch gesehen eigentlich nichts mit dem heutigen Lust-Wandern „Der Weg ist das Ziel“ gemein, sondern waren darauf ausgerichtet, wie beim Jakobsweg, den teilweise durchaus mühsamen Weg nach Santiago de Compostela des Apostels Jakobus des Älteren nachvollziehen zu können. Insofern sind die Wegefestlegungen auch der Versuch, Orte zu verbinden, die Pilger im Mittelalter gegangen sein könnten. Wissenschaftlich ist das Wegenetz in Brandenburg nicht so ganz einfach nachweisbar, aber es beflügelt bis heute Menschen, sich auf den Weg zu machen. Natürlich strebt heute kaum jemand den Erlass von Sündenstrafen an, aber die Wegekette bezieht nach wie vor hauptsächlich die Kirchen ein.<sup>159</sup> Die Erreichbarkeit von Wegeabschnitten an das öffentliche Personennahverkehrswegenetz in Brandenburg lagen der festgelegten Wegeföhrung nicht zugrunde. Und da der bereits festgelegte und auch markierte Jakobsweg

(Nordroute) aus dem Westen in Boossen und nicht wie der Europäische Fernwanderweg E 11 von Norden in Kliestow auf das Stadtgebiet trifft, ergäbe es keinen Sinn, die Wegeföhrungen zu vereinen. Der Jakobsweg (Südroute) tangiert die Wegeföhrung des E 11 ohnehin lediglich im Bereich der Stadtbrücke und bietet im Zentrum eine eher verwirrende Vielfalt von Wegemöglichkeiten. Aufgrund eines Projektes der Universität Frankfurt (Oder) sind die Jakobswegen im Stadtgebiet ausgeschildert, dagegen wurde der E 11 bisher vernachlässigt oder unbewusst und fälschlich der Wegeföhrung des Jakobsweges zugeordnet. Beide Wegenetze aber haben für das Fernwandern ihre eigenständige Bedeutung und sprechen möglicherweise auch unterschiedliche Zielgruppen an. Die Stadt Frankfurt (Oder) hat aufgrund der Oder-Überquerung das Privileg, in beiden Systemen integriert zu sein und sollte die Chance der Vielfältigkeit der Stadterreichbarkeit nutzen.

### 10.10.2 Kleist-Route

Hier handelt es sich um eine innerstädtische Wegeföhrung in den Städten Frankfurt (Oder) und Slubice mit einer Gesamtlänge von immerhin etwa 20 Kilometern.<sup>160</sup> Sie ist eigentlich nur mit einer Übernachtung in einer der beiden Städte in eine Erkundungstour einzubinden, sollte aber unbedingt zu einem Aufenthalt animieren. An den wenigen Kreuzungspunkten mit dem E 11 sollte auf diese Route hingewiesen werden, wer sie heute nicht begehen kann, muss eben noch einmal nach Frankfurt (Oder) anreisen.



Wegweisung für den Jakobsweg (Nordroute) in Kliestow

### 10.10.3 Spazierwege

Frankfurt (Oder) verfügt über herausragende Spaziergangsmöglichkeiten, die teilweise sehr gepflegt und gut zugänglich sind (z.B. Lennépark, Klingetal östlicher Bereich etc.), teilweise aber auch noch deutlicher herausgearbeitet werden (z.B. Klingetal westlicher Bereich) oder sicherer und komfortabler erreichbar sein sollten (z.B. Kleistpark). Mit der vorgeschlagenen Wegeführung des E 11 wurde versucht, zumindest einen großen Teil der innerstädtischen Grünanlagen einzubinden.

### 10.11 Umsetzungsempfehlung und Ausblick

Die bisherige Vernachlässigung des Europäischen Fernwanderweges E 11 auf dem Stadtgebiet von Frankfurt (Oder) bietet jetzt die Chance, eine ansprechende Wegeführung zu markieren und zu veröffentlichen. Vorgeschlagen wird,

- nach einem Abstimmungsverfahren innerhalb der verschiedenen Verwaltungsstellen und dem Tourismus unter Einbeziehung möglicher interessierter Verbände,
- die Vervollständigung und Ergänzung der Wegebeschreibungen insbesondere auch hinsichtlich ihrer Tourismusinformationen vorzunehmen.
- Zudem müssen dann die Beschreibungen der Wegeführung noch einmal in entgegengesetzter Richtung umformuliert werden, um die Markierung und den Nutzerinnen und Nutzern die Orientierung zu erleichtern.
- An nur ganz wenigen Stellen sollte es für den E11 eine eigenständige Wegweisung geben, ansonsten dürfte eine Markierung der Wege in der verbindlich eingeführten Form (weiß-blau-weiß mit E11) vollkommen ausreichen.
- Wesentlich ist es, allen Kartenverlagen die Wegeführung zu übermitteln und auch dafür zu sorgen, dass sie in digitalen Karten aufgenommen wird.
- Darüber hinaus wird ein Flyer für den Abschnitt des E11 auf dem Stadtgebiet empfohlen, um darin die Stadt vorstellen zu können. Die Kleistroutenbeschreibung könnte dabei als Vorbild dienen.

#### **Ausblick:**

Nach dem erfolgten Abstimmungsverfahren hat die Stadtverwaltung beschlossen, die Vervollständigung und Ergänzung der Wegebeschreibungen und der touristischen Hinweise im Jahr 2020 mit eigenen Mitteln durchführen zu lassen. Zudem soll für die Begehung in beiden Richtungen ein Markierungsplan erstellt werden.

## 11. Fußverkehrs-Workshop

### 11.1 Einleitung

Im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ fand am 19. August 2019 (10:00 – 13:00 Uhr) im Rathaus der Modellstadt Frankfurt (Oder) ein Fußverkehrs-Workshop mit der Fragestellung „Wo stehen wir und wo wollen wir hin?“ statt. Er wurde von der Stadtverwaltung Frankfurt (Oder) in Zusammenarbeit mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. ausgerichtet. Bei diesem Workshop ging es zunächst um eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation und die Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Fußverkehrsförderung in Frankfurt (Oder). Hierzu



Foto: Leon Bauer

wurden von den Teilnehmenden gemeinsam Ideen zu Zielen für die Fußverkehrsförderung, zubereits gut funktionierenden Aspekten sowie zu Herausforderungen und Barrieren erarbeitet und diskutiert.

Ziel dieses Projekts ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene herauszuarbeiten und den vom FUSS e.V. herausgegebenen Leitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien in der Umsetzung zu evaluieren. In den Jahren 2018 bis 2020 sind die Modellstädte Frankfurt (Oder), Neustrelitz, Halle (Saale), Cosfeld, Göttingen, Mainz und Erlangen einbezogen.

### 11.2 Workshop-Konzept und Ablauf

**Ziel des Workshops** ist es, verschiedenste Akteure aus Stadt (und Umland) an einen Tisch zu bringen, um sich über das Thema der zielgerichteten Förderung des Fußverkehrs im Sinne einer Fußverkehrsstrategie in der Modellstadt Gedanken zu machen. Die in den Arbeitsschritten besprochenen Themen und erarbeiteten Ergebnisse sollen letztlich zusammen mit den Ergebnissen aus den Fußverkehrs-Checks als Grundlage für ein *strategisches Leitbild für die Fußverkehrsförderung* in der Kommune dienen.

**Teilnehmende** können neben verschiedenen Mitarbeiter\*innen aus den verschiedensten Abteilungen der Stadtverwaltung (Stadtplanung/-entwicklung, Verkehrsplanung/-entwicklung, Tiefbau, Umwelt usw.), Beauftragte der Stadt (z.B. für Rad- und Fußverkehr, Mobilität, Schulwege, Barrierefreiheit), der/die Oberbürgermeister/in, aber auch Vertreter\*innen von Interessenverbänden oder Vereinen sowie von weiteren Institutionen (Polizei/Ordnungsamt, Verkehrswacht, Verkehrsgesellschaften, IHK usw.) sein.

Der Ablauf des Workshops gliedert sich in insgesamt **vier Arbeitsschritte**, wobei in Kleingruppen mit in der Regel je vier bis fünf Personen gearbeitet wird. Jeder Arbeitsschritt beginnt mit einer kurzen Stillarbeitsphase, in der jede/r Teilnehmer/in für sich erst einmal ihre/seine Gedanken zu der vorgegebenen Fragestellung zu Papier bringen kann. Erst dann werden die Gedanken in den Gruppen ausgetauscht und diskutiert. Als Materialien bekommt

jede Gruppe verschiedenfarbige Kärtchen, Klebepunkte, Stifte sowie eine großformatige Papierunterlage zur Verfügung gestellt. Letztere dient der Einordnung der Gedanken (beschriebene Kärtchen) in die folgenden fünf Themenbereiche:

1. Infrastruktur / Fußwegeverbindungen,
2. Aufenthaltsqualität / Atmosphäre,
3. Bewusstsein / Imagebildung
4. Akteure / Zusammenarbeit
5. Verkehrssicherheit / Verkehrserziehung

Der sechste Bereich bleibt frei für eigene Themen bzw. nicht zuordenbare Punkte.

## Arbeitsphasen:

### Schritt 1: Eine Vision entwickeln (gelbe Kärtchen)

*Arbeitsauftrag:* „Wir reisen in die Zukunft. Ihre Kommune hat 10 Jahre Fußverkehrsförderung hinter sich. Nehmen Sie den allerbesten Fall an. Was wäre umgesetzt, gelöst, erreicht? Wie würde es in Ihrer Kommune dann aussehen?“

### Schritt 2: Das Fundament betrachten (grüne Kärtchen)

*Arbeitsauftrag:* „Zurück in die Gegenwart: Was funktioniert bereits gut? Überlegen Sie, wo man in Ihrer Kommune gut zu Fuß gehen kann! Welche Positivbeispiele an umgesetzten Maßnahmen gibt es? In welchen Bereichen funktioniert die Fußverkehrsförderung schon gut?“

### Schritt 3: Die Herausforderungen identifizieren (violette Kärtchen)

*Arbeitsauftrag:* „Welche Hemmnisse gibt es, die Menschen in Ihrer Kommune davon abhalten, zu Fuß zu gehen? Welches sind die Hürden, die eine strategische Fußverkehrsförderung behindern? Welche Herausforderungen würden Sie priorisieren?“

### Schritt 4: Prioritäten setzen

*Arbeitsauftrag:* „Schauen Sie sich alle Kärtchen noch einmal an. Welche Aussagen würden Sie für eine strategische Fußverkehrsförderung in Ihrer Kommune priorisieren?“

● Jede Gruppe erhält fünf grüne Klebepunkte, die sie auf die beschriebenen Kärtchen verteilen oder konzentrieren dürfen.

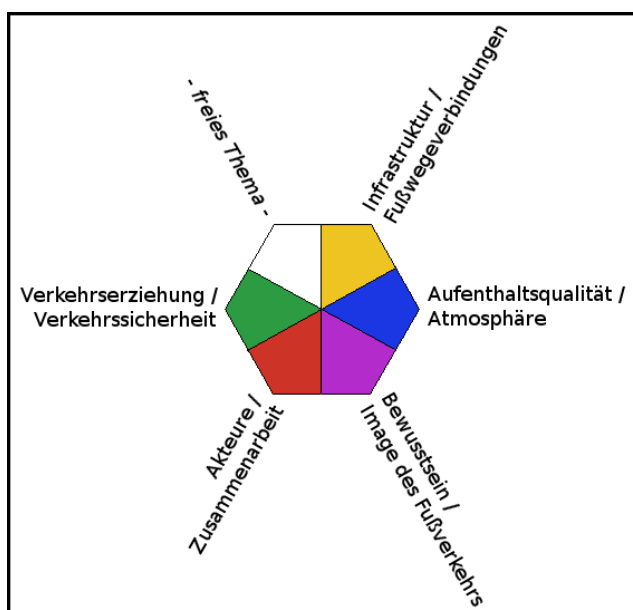


Abb.: Bord, auf dem die beschriebenen Kärtchen den Themen zugeteilt werden

In Frankfurt (Oder) haben trotz einer breiteren Einladung insgesamt lediglich sieben Personen aus der Stadtverwaltung sowie aus weiteren für den Fußverkehr relevanten Bereichen an dem Workshop teilgenommen. Aufgrund der überraschend geringen Teilnehmerzahl kam nur eine Arbeitsgruppe zustande.

### 11.3 Auswertung der Ergebnisse

Die folgenden Hinweise wurden zur besseren Verständlichkeit teilweise vervollständigt und bei gleicher Aussage teilweise zusammen gefasst:

#### Schritt 1: Eine Vision entwickeln (gelbe Kärtchen)

**Der Infrastruktur und den Fußwegeverbindungen** wurden folgende Visionen zugeordnet:  
Die Stadtmitte ist barrierefrei bzw. –arm zu Fuß gut zu erreichen / die Magistrale ist überall querbar / es gibt ein Stadtteilenetz für Fuß (und Rad) / es gibt alle 300 Meter eine barrierefreie Querungsanlage / Lichtsignalanlagen sind fußverkehrsfreundlich geschaltet und gestaltet.

Im Übergang von Infrastruktur und Qualität wurden zugeordnet: Fußverkehrsgerechte Wegbefestigungen / Beleuchtung der Wege / die Innenstadt ist keine Parkplatzwüste / Gerechte Flächenverteilung: Mindestbreiten eingehalten / Die Innenstadt lädt zum Zu-Fuß-Gehen ein => von der Brücke über die Magistrale gibt es Möglichkeiten zum Flanieren / es gibt attraktive, einladende Wege, um die Innenstadt aus allen Richtungen zu erreichen.

**Dem Thema Aufenthaltsqualität und städtische Atmosphäre** wurden folgende Visionen zugeordnet:

Attraktivität Stadtzentrum (Einkauf) / weitere schöne kleine Plätze / Bepflanzung des öffentlichen Raums / Pausenbereiche mit Bänken, Tischen, Überdachung für Kinderspiel, Begegnung und Gespräche / attraktive Innenstadtverdichtung inkl. Grün, Sitzen / die Verknüpfung von städtischen „Attraktionen“, Aussichtspunkte, Kunst, Kultur, Gaststätten / Verweilen wird attraktiver.

**Zum Thema Bewusstsein / Image des Fußverkehrs** wurden folgende Stichworte notiert:  
Es gibt einen 10.000-Schritte-Weg zusammen in beiden Städten / die Gesundheitsförderung wird beworben, ein Laufen-ist-gesund-Programm entwickelt / die Grünanlagen sind komfortabel und sicher verbunden / man kann Rad fahren, ohne Behinderungen durch Fußgänger / fußläufig erreichbare Ziele werden beworben.

**Der Zusammenarbeit von Akteuren** wurden zugeordnet:

Das Zusammenspiel von Fußverkehr mit Radverkehr, ÖPNV, Parkplätzen funktioniert besser / es gibt einen Fußverkehrsverantwortlichen

**Zur Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung** wurde angemerkt:

Durch bauliche Verbesserung der Gehwege wird Gefahrenbeseitigung erzielt / Zustand Wege /  
barrierefreie, komfortable Routen im gesamten Stadtgebiet / Fußgängerbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität / Schulwege sicher gestaltet → Eltern dazu animieren mit Kindern zu laufen – keine Elterntaxen mehr / keine Hindernisse auf Gehwegen abgestellt (Müll, Kfz, Scooter, ...) / die Fußwege sind in einem guten Zustand - der Reparaturstau ist abgearbeitet

**Weiterhin** wurde als Vision genannt:

Es gibt ein polnisch-deutsches Wegeleitsystem.

#### Schritt 2: Das Fundament betrachten (grüne Kärtchen)

Als gute Beispiele wurden zahlreiche Orte und Wegeverbindungen genannt:

Zum Bahnhof z.B. von Uni oder zum Anger / am Lennepark / Westkreuz ab Kleistpark / um den Kleistpark / Paulinhofsiedlung / Nord – zum SMC – auf Radweg / Südring – Leipziger Straße Altberesinchen / Rosa-Luxemburg-Straße Querungsinselform zum Park, zur Schule, Bahnhof / Walter-Korsing-Straße / Insel Ziegenwerder [4 Nennungen] / (teilweise) südlicher Lennépark / Poetensteig / Stadtwald / Oderpromenade / alte Hafenstraße / Klingetal / Treppenanlagen mit Sonnensteig, Bergstraße (Aldi) / Bergstraße Schule / RLS Querungsstellen / nördliche Oderpromenade (ohne Holzmarkt) / Platz der Republik (Kaufland/Lenné-Passage) / Lennépark / Altberesinchen / Anger / Verbindung Lennépark – Anger – Ziegeninsel / Kleistpark Erreichbarkeit / Bahnhofsvorplatz vorbildlich / Fischerstraße / an der Oder / entlang der Klinge mit Botanischen Garten / Rosengarten (Wald) / Post ↔ Stadion / Markendorfer Straße / Weinbergweg / Buschmühlenweg / Walter-Korsing-Straße / Oderpromenade (teilweise) – bis Mittelweg / Leipziger Straße.

### Schritt 3: Die Herausforderungen identifizieren (violette Kärtchen)

Die Wunschliste ist nicht kürzer und teilweise recht konkret.

Bemängelt wurden:

- die schlechte Qualität vieler Fußwege, auch in zentralen Bereichen, d.h. die mangelhafte Infrastruktur, schlechte und schadhafte Oberflächen, zu schmale Gehwege, fehlende Bordsteinabsenkungen,
- der ruhende Verkehr auf Gehwegen,
- der Mischverkehr Fuß/Fahrrad,
- fehlende oder ungünstige Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahnen, d.h. auch LSA-Schaltungen, Wartezeiten,
- zum Teil die mangelhafte Barrierefreiheit,
- die Pflasterung der Oderpromenade, wo man sich als Flanierende nicht wahrgenommen fühlt,
- die schlechte Beleuchtung von Fußwegeverbindungen ab Dämmerungsbeginn,
- die uneindeutige/unklare Wegführung, z.B. im Klingefließ im Gegensatz zum neu ausgebauten Klingetal,
- der fehlende Gepäckservice für den Einkauf und dass das Einkaufszentrum Spitzkrug in die Innenstadt gehört hätte,
- die Stadtteiltrennung durch Bahntunnel, der Tunnel Müllroser Straße wurde als eine „Zumutung“ bezeichnet, sowie
- dass die ganze Stadt „autogerecht“ gebaut ist. Letzteres zeigt sich insbesondere darin,
- dass es bei öffentlichen Diskussionen immer um die Parkplätze geht.

Abgebaut werden muss:

- die schnelle Verfügbarkeit des Autos sowie
- die Unkenntnis über die Zeit, die man zu Fuß benötigen würde sowie
- die Barrierewirkung von Straßen, z.B. Leipziger Straße, Rosa-Luxemburg-Straße, Thälmannstraße, Heilbronner Straße, Beeskower Straße vom Bahnhof kommend oder dorthin.

Herausgestellt werden sollte,

- dass Frankfurt (Oder) bereits jetzt eine Stadt der kurzen Wege ist und
- insbesondere Querverbindungen herauszuarbeiten sind.

## 11.4 Priorisierte Beiträge

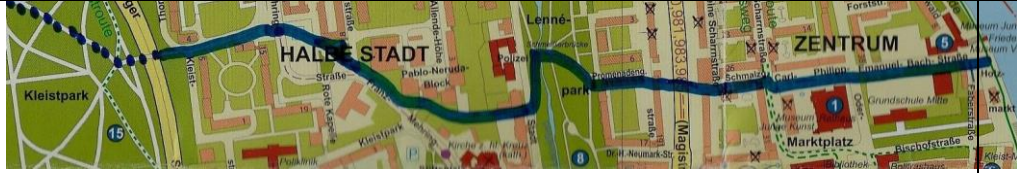
Folgende Beiträge wurden von den Teilnehmenden mit Prioritätspunkten versehen:

	Beitrag
OOO	barrierefreie, komfortable Routen im gesamten Stadtgebiet; Fußgängerbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität
OO	Die Innenstadt lädt zum Zu-Fuß-Gehen ein => von der Brücke über die Magistrale gibt es Möglichkeiten zum Flanieren
O	fußverkehrsgerechte Wegebefestigungen
O	Grünanlagen sind komfortabel und sicher verbunden
O	Gerechte Flächenverteilung: Mindestbreiten eingehalten; keine Hindernisse auf Gehwegen abgestellt (Müll, Kfz, Scooter, ...)



## 12. Fußverkehrs-Check (Begehung)

Im Rahmen des Projektes wurde zudem für eine ca. 1,5 Kilometer lange Teilstrecke von der Oderpromenade bis zum Eingang des Kleistparks eine Gruppen-Begehung im Format „Wetterleuchten“<sup>161</sup> mit sechs Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und des Tourismus durchgeführt. Die Gesprächsergebnisse über zehn beispielhaft ausgesuchte Orte wurden unter den entsprechenden Empfehlungen (Fotos 1 bis 64) in kursiv und in blauer Schrift unter dem Stichwort „Gruppen-Begehung“ hinzugefügt. Hier das verkürzte Formular:

<b>Fußverkehrs-Check Modellstadt Frankfurt (Oder) 23. September 2019</b>				
1	Ausgänge Museum Viadrina als Beispiel für <b>Gehwegüberfahrten</b>	Mit Vorschlag einverstanden:	Mit Vorschlag nicht einverstanden:	
Vorschläge: „Gehwegüberfahrten sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch a) Absenkungen, b) Borde und c) Materialwechsel unterbrochen werden“ (EFA 02) Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
2	Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße zwischen Oderpromenade und Große Oderstraße als Beispiel <b>ei- ner fast Kfz-freien Straße</b>	Mit Vorschlag einverstanden:	Mit Vorschlag nicht einverstanden:	
Vorschläge: a) Verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325.1 StVO b) Nordseite ausreichend breiter barrierefreier Gehweg Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
3	Übergang Große Oderstraße als Beispiel für die <b>Querung einer Nebenstraße</b>	Mit Vorschlag einverstanden:	Mit Vorschlag nicht einverstanden:	
Vorschläge: a) „Soll ein Höhenunterschied vermieden werden und haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen, sollten Gehwegüberfahrten ausgebildet werden.“ (RASt 06) Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
4	Übergang zur verkehrsberuhigten Schmalzgasse als Beispiel für die <b>selbsterklärende Wegeführung</b>	Mit Vorschlag einverstanden:	Mit Vorschlag nicht einverstanden:	
Vorschläge: a) Plattenpflasterung entsprechend verändern oder b) lediglich eine Wegweisung an dieser Stelle anbringen. Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
5	Übergang Karl-Marx-Straße als Beispiel für <b>weitere Querungsstel- len der Magistrale</b>	Mit Vorschlag einverstanden:	Mit Vorschlag nicht einverstanden:	
Vorschläge: a) Die Pflasterung in Richtung Fahrbahn durchziehen,				

b) vorgezogene Seitenräume, um das Parken in diesen Bereichen einzuschränken und c) Querstreifen in hellblau Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
6	Querung Wollenweberstraße, als Beispiel für <b>zugeparkte Durchgänge</b>	Mit Vorschlag einverstanden:		Mit Vorschlag nicht einverstanden:
Vorschläge: a) Weitere Pflanzkübel und Poller sowie b) Kontrollen Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
7	Querung Halbe Stadt als Beispiel für weitere <b>Lenne´park-Zu und -ausgänge</b>	Mit Vorschlag einverstanden:		Mit Vorschlag nicht einverstanden:
Vorschläge: a) Westseite geordnetes Parken b) vorgezogene Seitenräume oder c) Sogar eine Gehwegüberfahrt Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
8	Aufgang Pablo-Neruda-Block als Beispiel für zu wenig herausgearbeitete <b>Durchwegungen</b>	Mit Vorschlag einverstanden:		Mit Vorschlag nicht einverstanden:
Vorschläge: a) Eine durchgehend einheitliche Pflasterung oder b) nur entsprechende Wegweisungen Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
9	Übergang Wieckestraße als Beispiel einer unzeitgemäßen <b>Eckausrundung und zurückversetzer Übergänge</b>	Mit Vorschlag einverstanden:		Mit Vorschlag nicht einverstanden:
Vorschläge: a) Verminderung der Eckausrundung und direkte Wegeführung des Überganges, b) Entfernung der Fußgängersperrgitter und c) evtl. sogar eine Gehwegüberfahrt Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				
10	Parkplatz und Übergang Franz-Mehring-Straße als Beispiel einer <b>städtebaulichen Barriere</b>	Mit Vorschlag einverstanden:		Mit Vorschlag nicht einverstanden:
Vorschläge: a) Südliche Achse verbessern: b) Gehwegüberfahrt über die Zuwegung zum Häuserblock, c) Umordnung einiger Stellplätze zur Schaffung einer Durchwegung zur Franz-Mehring-Straße, d) Schaffung eines Fußgängerüberweges über die Franz-Mehring-Straße, e) Gehwegeinführung in den Thomas-Müntzer-Hof, d.h. Eckbereich verbreitern sowie f) Gehwegüberfahrt über die Kleist-Straße Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:				

## 13. Vorschläge für die Website der Stadt

Mobilität ist eines der wesentlichen Lebensbereiche der Bürgerinnen und Bürger. Gute Verbindungen sind auch ein Markenzeichen an die Adresse von möglichen Neubürgern. Deshalb sollten auf der städtischen Website neben den Informationen über die Bürgerbeteiligung und über geplante Vorhaben der Verkehrs- und Stadtentwicklung auch gezielte Informationen **aus Nutzersicht** vorhanden sein!

Wir empfehlen deshalb den Modellstädten des bundesweiten Projektes, zum Beispiel in einer Rubrik: „**Leben in Frankfurt (Oder)**“ oder wie gehabt „Gesellschaft&Leben“ unbedingt eine Unterrubrik: „**Mobilität & Verkehr**“ einzuführen.

Der Begriff „Mobilität“ sollte aufgenommen werden, da aufgrund einer einseitigen Ausrichtung auf die Nutzung der privaten Autos unter dem Begriff „Verkehr“ häufig ausschließlich der motorisierte Individualverkehr MIV verstanden wird. An dieser Stelle sollten in der städtischen Website alle Verkehrsträger aufgeführt werden, allerdings mit einer Untergliederung, die deutlich macht, dass die aktive Mobilität bei der Verkehrsmittelwahl eine wesentliche Rolle spielen sollte. So wurde es auch im Leitbild „Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+“ besonders hervorgehoben: „Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein.“(Seite 7) In diesem Sinne wird die Übernahme der Untergliederung aus dem Mobilitätsplan empfohlen:

- **Mobilität zu Fuß**
- **Fahr Rad**
- **Öffentliche Verkehrsmittel**
- **Auto fahren und parken**

An der weiteren Gestaltung der Informationen unter „Mobilität zu Fuß“ ist der FUSS e.V. im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ und darüber hinaus zur Mitarbeit bereit.

Neben einer sehr kurzen Einführung

- **Mobilität zu Fuß** - Zu Fuß in Frankfurt (Oder) unterwegs

könnten zum Beispiel folgende Bausteine folgen:

- **im Alltag unterwegs** - Entfernungen, Fußläufigkeit, Vorteile
- **sportlich und gesund** - Empfehlungen, evtl. Routenempfehlung
- **zu Gast in Frankfurt (Oder)** – Hervorhebung der Fußläufigkeit der interessanten Orte, Kleist-Route, schöne Ortsteile und Straßenzüge, Grünanlagen
- **herein- oder herausgewandert** – Jacobsweg, Europäischer Fernwanderweg E11
- **Schritt für Schritt** - Initiativen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger in Frankfurt (Oder), gute Beispiele, Projekt-Link

## 14. Empfehlungen an die Stadt Frankfurt (Oder)

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

In der öffentlichen Diskussion über die Erreichung der angestrebten Klimaziele wird immer deutlicher, dass dem Verkehrssektor in Zukunft eine immens hohe Bedeutung zukommen wird. Derzeit frisst der weiter zunehmende Verkehrsanteil an der negativen Klimaentwicklung jedwede positive Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Abnahme anderer Bereiche auf. Dieser Teufelskreis muss im Fern-, aber auch im städtischen Nahverkehr durchbrochen werden, indem der Umweltverbund mit Fuß-, Rad-, Bus- und Bahn in Priorität gesetzt wird. Auch die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende ist kein Selbstläufer, sie muss auf sehr verschiedenen Ebenen ansetzen und bedarf einer konzeptionellen Vorgehensweise.

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

### Projekt

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

Route 1: An der Oder,

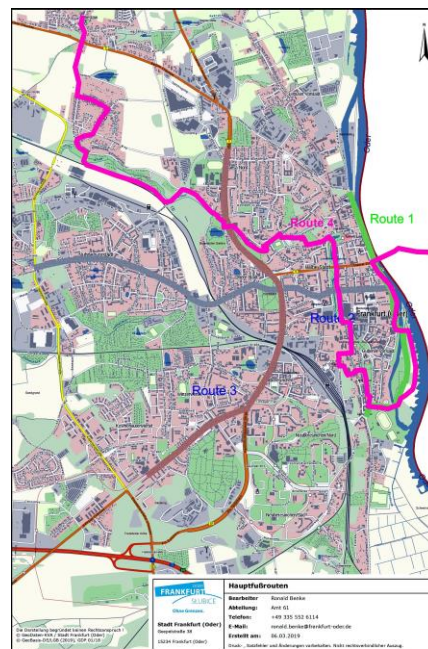
Route 2: Von der Oder zum Westkreuz,

Route 3: Vom Hansaviertel zum Südring sowie

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

Die ausgewählten Korridore für eine gezielte Verbesserung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger stellen den ersten Ansatzpunkt für die Entwicklung der

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

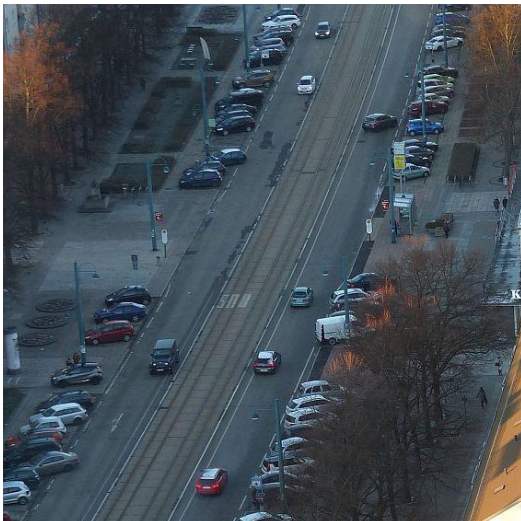


Geobasisdaten: ©VW-Karten der Zone 33, basieren auf den Geobasisdaten des Bundesamtes für Kartographie und Landvermessung (©2019) Maßstab: 1:25.000

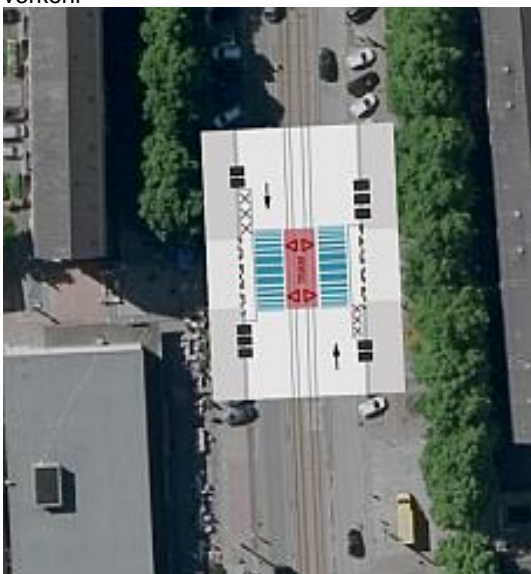
## Querverbindungen stärken

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

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



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



Vorgeschlagener Überweg an der Promenadengasse – Schmalzgasse

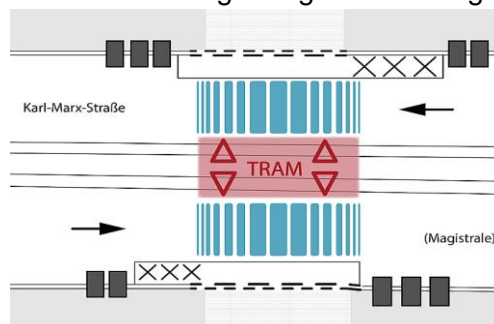
## Magistrale durchlässiger gestalten

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

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

Die Baumaßnahmen im Jahr 2019 mit der Totalsperrung der Karl-Marx-Straße dürften gezeigt haben, dass sich gesicherte Querungsanlagen kaum beträchtlich auf den fließenden Kfz-Verkehr auswirken dürften.

Nach den derzeitigen Regelwerken in Deutschland sind Fußgängerüberwege wegen der Straßenbahnführung ohne eigenen Gleiskörper in der Karl-Marx-Straße nicht zulässig und deshalb müssen alternative Maßnahmen gefunden werden. Der hier dargestellte Vorschlag zur Prüfung von „blauen Längsstreifen“ als ein experimenteller Baustein für den gesamten Straßenzug erhielt im Rahmen der Begehung Zustimmung:



Solcherart blaue Querstreifen würden den Vorrang des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik der Stadt optisch dokumentieren. Sie wären derzeit ein Alleinstellungsmerkmal und sind nach der StVO nicht ausgeschlossen.

### Längsverbindungen schließen

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

- Hansaviertel über Kieler- und Leipzigerstraße bis Südring (bisher noch nicht untersuchte Route 3).
- Hansaviertel über Lennéstraße, Halbe Stadt, Bahnhofstraße, Johann Eichborndamm nach Neubesesingen als Alternativroute zur stark befahrenen Kieler- und Leipzigerstraße (bisher noch nicht untersucht)  
Klingetal über Lennépark bis zum Anger als grüne Wegeverbindung (untersuchte Route 4),
- Karl-Marx-Straße bis zum Carthusplatz (bisher lediglich unter Routen 1 und 2 in Querverbindung betrachtet) **sowie**
- Marina Winterhafen über die Oderpromenade bis zum Carthusplatz (Routen 1 und 4).



Am neu angelegten Übergang in der Karl-Marx-Straße an der Straßenbahn-Haltestelle „Magistrale“ wären die vorgeschlagenen Querstreifen und die Warnsymbole aus der Sicht der Verkehrssicherheit eine zusätzliche Verbesserung. Darüber hinaus wäre es ein klimapolitisches Signal im doppelten Sinne: Für den Vorrang der klimafreundlichen Verkehrsmittel und der Förderung eines partnerschaftlichen Mobilitäts-Klimas.

### Grünanlagen miteinander verbinden

Ein Schwerpunkt der Untersuchung der Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt bezog sich auf die sehr schönen öffentlichen Grünanlagen. Hier hat Frankfurt (Oder) in der Tat herausragende Voraussetzungen für gesunde und sportliche Bewegungen in der Innenstadt und in direkter Wohnnähe. Im Zusammenhang mit der geplanten gemeinsamen Bewerbung mit der Stadt Slubice für die Bundesgartenschau 2026 sollten

- die Grünzüge um das Zentrum und die Gubener Vorstadt herum von der Oderpromenade über die Insel Ziegenwerder, den Anger, Park an der Gertraudkirche, Zehmeplatz, Lennépark, Linaupark, Klingetal zur Oderpromenade sicher und komfortabel miteinander verbunden (teilweise die Untersuchten Route 1 und 4),
- die sichere und barrierefreie Erreichbarkeit weiterer wohnnaher Grünanlagen wie z.B. der Kleistpark (nur kurz in Route 2 tangiert) verbessert sowie
- das Wanderwegenetz bestehend aus der Kleist-Route, den Jakobswegen, dem Europäischen Fernwanderweg E 11 und weiterer regionaler Wegeverbindungen durchgängig markiert und miteinander vernetzt (siehe Ausführungen unter Route 4)

werden.

### Weitere problematische Örtlichkeiten verbessern

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

Deshalb wird der Stadt Frankfurt (Oder) empfohlen, neben der Ausweisung von Hauptfußrouten zusätzlich eine bestimmte Anzahl von besonders auffälligen Querungsstellen in die Liste der konkreten Maßnahmen im Mobilitätsplan aufzunehmen. Die Auswahl der weiteren

problematischen Örtlichkeiten kann erst nach genauerer Festlegung des Netzes der Hauptfußrouten erfolgen.

### **Übergeordnete Zielvorgaben beschließen**

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

Im Wesentlichen dürfte es darum gehen, Schritt für Schritt

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

Dabei sollten die Vorgaben Spielräume offen lassen und kreative Lösungen ermöglichen.



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

### **Qualitätskriterien festlegen**

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

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

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

#### **1. Grundstückszufahrten**

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

#### **2. Gehwegüberfahrten**

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

### 3. Fußgängerfurte

Bei der Berechnung der Grünzeit an Lichtsignalanlagen werden wegen der demografischen Entwicklung und ganz allgemein zur Berücksichtigung langsamerer Fußgängerinnen und Fußgänger zukünftig

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

Darüber hinaus werden

- c) die Wartezeiten auf 45 s und nur in begründeten Ausnahmefällen auf maximal 60 s begrenzt.

### Öffentliche Beteiligung durchführen

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

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



Gehen, stehen, verweilen, kommunizieren...

Für die gemeinsame Bewerbung der Städte Slubice und Frankfurt (Oder) zur Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2029 sollten alle diese vorgeschlagenen Maßnahmen und Ansätze als eine bereits in Angriff genommene Vision in einem gesonderten Baustein „Mobilitäts-Kultur“ zusammengefasst werden. Darüber hinaus sollte sich die Stadt damit in die Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 einbringen.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) > Modellstädte > Frankfurt (Oder).

### Fotonachweis:



Alle Fotos: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.. Die Fotos auf den Seiten 6,7 und 9 wurden mit freundlicher Genehmigung durch das Museum Viadrina - Junkerhaus aufgenommen.

## **Quellen-Übersicht**

Im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsanlagen“ wurden folgende Quellen für die Modellstadt Frankfurt (Oder) verwendet.

### **Verwendete Literatur**

Badstüber, Ernst: Brandenburg, DuMont Kunst-Reiseführer, DuMont Buchverlag, Köln, 3. Auflage 1995

Berger, Joachim: Mark Brandenburg – freiheitlich & rebellisch, Lese-Wander-Buch, Nord und Ost, Goebel Verlag, Berlin 1993

Deutsch-Polnische Tourist-Information (Hrsg.): KULTUR(VER)FÜHRER  
FRANKFURT (ODER)

Gorges, Hans-Jürgen, Europäische Wandervereinigung e.V. (Hrsg.): Wegweiser Auf Tour in Europa, Das Handbuch für die Europäischen Fernwanderwege, Deutscher Wanderverlag Dr. Mair & Schnabel & Co., Stuttgart 1999/2000

Goyke, Frank: Auf dem Jakobsweg durch Brandenburg, Band 2 Von Ost nach West, be.bra verlag GmbH, Berlin 2016

Halbach, Ingrid, Matthias Rambow, Horst Büttner und Peter Rätzel: Architekturführer DDR Bezirk Frankfurt (Oder), VEB Verlag für Bauwesen, 1. Auflage 1987

Kulturbüro Frankfurt (Oder) (Hrsg.): KUNST im öffentlichen Raum – STADT Zentrum Frankfurt (Oder), 2006

Kulturbüro Frankfurt (Oder) (Hrsg.): KUNST im öffentlichen Raum, Teil 2, STADT Stadt- und Ortsteile Frankfurt (Oder), 2015

Reschke, Manfred: Wanderungen durch Brandenburg, Trescher Verlag, 2. Auflage 2011

Schwerdtle, Dieter und Jörg Bader: Frankfurt (Oder) Stadtbild im Wandel, Wartberg Verlag, 1. Auflage 1993

Stadt Frankfurt (Oder), Der Oberbürgermeister (Hrsg.): Heinrich v. Kleist Route – Eine Entdeckungsreise quer durch Frankfurt (Oder) und Slubice

Stribny, Wolfgang und Fritz Zäpke: Frankfurt/Oder Porträt einer Brückenstadt, Westkreuz-Verlag Berlin/Bonn, 2. überarbeitete Auflage 1991. Diese Veröffentlichung ist zwiespältig, auf der einen Seite historisch informativ, auf der anderen Seite werden die Fehler und Greultaten der Sowjets und der Polen deutlicher benannt, als die der

Deutschen Wehrmacht in den Jahren davor. Leider gibt es derzeit kaum andere zusammenfassende historische Abhandlungen über die Stadt.

Tourismusverein Frankfurt (Oder) e.V. (Hrsg.), Christine Hellert: Frankfurt! Stadtrundgang mit Stadtplan, Regia Verlag

Verein der Freunde und Förderer des Museums Viadrina Frankfurt (Oder) (Hrsg.): Frankfurt (Oder) Straßen, Wege und Plätze in ihrer historischen Entwicklung, Frankfurter Jahrbuch 2002, Verlag Die Furt, Jacobsdorf 2003

### **Verwendete Planungsunterlagen**

Büro für Stadtplanung, -forschung und –erneuerung (PFE) (Auftragnehmer), Stadtverwaltung Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Frankfurt (Oder) - INSEK 2014 bis 2025 -, 9. Mai 2014

Ingenieurbüro Lohmeyer Radebeul (Auftragnehmer), Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Land Brandenburg (Auftraggeber): Luftreinhalteplan Frankfurt (Oder), Abschlussbericht, 10. Dezember 2012

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr, Vorabzug, August 2017

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr, Vortrag Dipl.-Ing. Johannes Fischer vor dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Umwelt am 29. August 2018

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Leitbild und Ziele des Mobilitätsplans, Vorabzug, September 2017

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, vip verkehrs und infrastrukturplanung der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden: Bericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ in Frankfurt (Oder), Dresden, 2014

Stadt Verkehr Umwelt, Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder), Amt für Umweltschutz, Landwirtschaft und Forsten (Auftraggeber): Lärmaktionsplan Stadt Frankfurt (Oder), Fortschreibung 2013, Entwurf Abschlussbericht 29. Oktober 2013

### **Verwendete Karten**

Stadtplan Frankfurt (Oder), Maßstab 1:20 000, 6. Auflage, Städte-Verlag

Frankfurt (Oder) Slubice, Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016

Stadtplan Frankfurt (Oder), Städte Verlag, 2. Auflage, Maßstab 1:20 000

Kompass (Hrsg.): Südliches Märkisch Oderland, Wandern – Rad, 746, 1:50.000, Rum/Innsbruck 2011

Dr. Barthel Verlag (Hrsg.): Naturpark Schlaubetal, Frankfurt (Oder), Guben, Eisenhüttenstadt und Umgebung, Große Radwander- und Wanderkarte, 50.000, Borsdorf bei Leipzig, Laufzeit bis 2023

Verlag Pharus Plan, FUSS e.V. (Hrsg.), in [www.wander-bahnhoeefe-brandenburg.de](http://www.wander-bahnhoeefe-brandenburg.de) und Reschke, Manfred: Wanderungen durch Brandenburg, Trescher Verlag, 2. Auflage 2011

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg LGB (Hrsg.): Topographische Karte 1:25.000, Blatt 3552 Alt Zechdorf, Potsdam 2015

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg LGB (Hrsg.): Topographische Karte 1:25.000, Blatt 3553 Lebus, Potsdam 2015

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg LGB (Hrsg.): Topographische Karte 1:25.000, Blatt 3652 Jacobsdorf, Potsdam 2016

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg LGB (Hrsg.): Topographische Karte 1:25.000, Blatt 3653 Frankfurt (Oder), Potsdam 2015

## **Quellen und Anmerkungen:**

- 
- <sup>1</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, April 2017, Seite 38
- <sup>2</sup> Siehe [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) unter Fachbeirat
- <sup>3</sup> Lärmaktionsplan: Stadt – Verkehr - Umwelt, Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder), Amt für Umweltschutz, Landwirtschaft und Forsten (Auftraggeber): Lärmaktionsplan Stadt Frankfurt (Oder), Fortschreibung 2013, Entwurf Abschlussbericht 29. Oktober 2013, Seite 17
- <sup>4</sup> [www.ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/au010.asp?SORTVON=50&SORTBIS=50&T1=Oersbeirat%E4te](http://www.ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/au010.asp?SORTVON=50&SORTBIS=50&T1=Oersbeirat%E4te), zuletzt aufgerufen am 19.12.2018
- <sup>5</sup> Wolfgang Stribrny und Fritz Zäpke: Frankfurt/Oder Porträt einer Brückenstadt, Westkreuz-Verlag Berlin/Bonn, 2. überarbeitete Auflage 1991, Seite 22. Diese Veröffentlichung ist zwiespältig, auf der einen Seite historisch informativ, auf der anderen Seite werden die Fehler und Greultaten der Sowjets und der Polen deutlicher benannt, als die der Deutschen Wehrmacht in den Jahren davor. Leider gibt es derzeit kaum andere zusammenfassende historische Abhandlungen über die Stadt.
- <sup>6</sup> ebenda, Seite 26
- <sup>7</sup> Ernst Badstüber: Brandenburg, DuMont Kunst-Reiseführer, DuMont Buchverlag, Köln, 3. Auflage 1995, Seite 254
- <sup>8</sup> Joachim Berger: Mark Brandenburg – freiheitlich & rebellisch, Lese-Wander-Buch, Nord und Ost, Goebel Verlag, Berlin 1993, Seite 290
- <sup>9</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 28
- <sup>10</sup> ebenda, Seite 32
- <sup>11</sup> Dieter Schwerdtle und Jörg Bader: Frankfurt (Oder) Stadtbild im Wandel, Wartberg Verlag, 1. Auflage 1993, Seite 5
- <sup>12</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 35
- <sup>13</sup> ebenda, Seite 92
- <sup>14</sup> Dieter Schwerdtle, a.a.O., Seite 5
- <sup>15</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 95
- <sup>16</sup> Dieter Schwerdtle, a.a.O., Seite 5
- <sup>17</sup> Lärmaktionsplan, a.a.O., Seite 17
- <sup>18</sup> Thorsten Metzner: Zuzug rund um die Hauptstadt: Demographie: Berlin rettet Brandenburg, 2009 prognostizierte bis 2025 eine weitere Abnahme um ca. 30 % auf unter 44.000; Barbara Genschow (WIMES – Wirtschaftsinstitut): Prognosen für die Stadt Frankfurt (Oder), 2009 dagegen für 2025 etwa 51.000 Einwohner
- <sup>19</sup> Dieter Schwerdtle, a.a.O., Seite 5
- <sup>20</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 11
- <sup>21</sup> Ernst Badstüber, a.a.O., Seite 252
- <sup>22</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 24
- <sup>23</sup> Ernst Badstüber, a.a.O., Seite 254
- <sup>24</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 27
- <sup>25</sup> Ernst Badstüber, a.a.O., Seite 254
- <sup>26</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 51
- <sup>27</sup> ebenda, Seite 35
- <sup>28</sup> ebenda, Seite 35
- <sup>29</sup> ebenda, Seite 51
- <sup>30</sup> ebenda, Seite 48
- <sup>31</sup> ebenda, Seite 36
- <sup>32</sup> ebenda, Seite 43
- <sup>33</sup> 1845 umbenannt in Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof, 1881 in Schlesischer Bahnhof, 1950 in Ostbahnhof, 1988 in Hauptbahnhof und 1998 wiederum in Ostbahnhof. Vgl. Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 54
- <sup>34</sup> [www.wikipedia.org/wiki/Frankfurt\\_\(Oder\)](http://www.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_(Oder)), zuletzt aufgerufen am 19.12.2018
- <sup>35</sup> Wolfgang Stribrny, a.a.O., Seite 54
- <sup>36</sup> Ernst Badstüber, a.a.O., Seite 252
- <sup>37</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Frankfurt\\_\(Oder\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_(Oder)), zuletzt aufgerufen am 20.12.2018
- <sup>38</sup> ebenda
- <sup>39</sup> [www.oder-neisse-radweg.de](http://www.oder-neisse-radweg.de), zuletzt aufgerufen am 19.12.2018
- <sup>40</sup> [www.polen.radweg.de/polen-gruene-oder.php](http://www.polen.radweg.de/polen-gruene-oder.php), zuletzt aufgerufen am 19.12.2018
- <sup>41</sup> Hans Jürgen Gorges, Europäische Wandervereinigung e.V. (Hrsg.): Wegweiser Auf Tour in Europa, Das Handbuch für die Europäischen Fernwanderwege, Deutscher Wanderverlag Dr. Mair & Schnabel & Co., Stuttgart 1999/2000, Seite 234f
- <sup>42</sup> Verwendete Karten: Stadtplan Frankfurt (Oder), Maßstab 1:20 000, 6. Auflage, Städte-Verlag und Frankfurt (Oder) Slubice, Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016

<sup>43</sup> anerkannt nach den Kriterien des Europarates als „Europäische Kulturstraße“ und den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft deutscher Jakobusvereinigungen

<sup>44</sup> siehe [www.jakobswege-europa.de/wege/index.htm](http://www.jakobswege-europa.de/wege/index.htm) und [www.jakobswege-norddeutschland.de](http://www.jakobswege-norddeutschland.de) , zuletzt aufgerufen am 19.12.2018

<sup>45</sup> Gerd-Axel Ahrens, Prof. Dr.-Ing., vip verkehrs und infrastrukturplanung der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden: Bericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ in Frankfurt (Oder), Dresden, 2014

<sup>46</sup> IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr, Vortrag Dipl.-Ing. Johannes Fischer vor dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Umwelt am 29. August 2018

<sup>47</sup> Ernst Badstüber, a.a.O., Seite 255

<sup>48</sup> Auf der Website der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt Oder [www.svf-ffo.de](http://www.svf-ffo.de) gibt es eine sehr informative Darstellung der Historie.

<sup>49</sup> siehe den sehr ansprechenden Prospekt der Stadt Frankfurt (Oder) Der Oberbürgermeister (Hrsg.): Heinrich v. Kleist Route – Eine Entdeckungstour quer durch Frankfurt (Oder) und Slubice.

<sup>50</sup> Ernst Badstüber, a.a.O., Seite 256

<sup>51</sup> Joachim Berger: Mark Brandenburg – freiheitlich & rebellisch, Lese-Wander-Buch, Nord und Ost, Goebel Verlag, Berlin 1993, Seite 297

<sup>52</sup> Hierzu sehr empfehlenswert: Kulturbüro Frankfurt (Oder) (Hrsg.): KUNST im öffentlichen Raum – STADT Zentrum Frankfurt (Oder), 2006 sowie : KUNST im öffentlichen Raum, Teil 2, STADT Stadt- und Ortsteile Frankfurt (Oder), 2015

<sup>53</sup> <https://www.frankfurt-oder.de/B%C3%BCrger/Verwaltung-Politik/Stadtentwicklung/Verkehrs-Infrastrukturentwicklung>, zuletzt aufgerufen am 21.12.2018

<sup>54</sup> Stadtverwaltung Frankfurt (Oder) Dezernat II – Bauamt (Auftraggeber), Büro für Stadtplanung, -forschung und –erneuerung (PFE) (Auftragnehmer): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2014 – 2015 (INSEK), Stand 09.05.2014, in der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung am 15. Mai 2014

<sup>55</sup> Mobilitätsplan Leitbild: IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Leitbild und Ziele des Mobilitätsplans, Vorabzug, September 2017, Seite 4

<sup>56</sup> ebenda, Seite 6

<sup>57</sup> ebenda, Seite 14

<sup>58</sup> Luftreinhalteplan: Ingenieurbüro Lohmeyer Radebeul (Auftragnehmer), Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Land Brandenburg (Auftraggeber): Luftreinhalteplan Frankfurt (Oder), Abschlussbericht, 10. Dezember 2012, Seite 42 bis 46

<sup>59</sup> Lärmaktionsplan, a.a.O., Seite 19

<sup>60</sup> <https://www.frankfurt-oder.de/?object=tx%7c2616.6253.1>, zuletzt aufgerufen am 21.12.2018

<sup>61</sup> Stadt Frankfurt (Oder) Amt für Umweltschutz, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.), B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH und Complian Kommunalberatung GmbH (Durchführung): Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept Stadt Frankfurt (Oder), März 2012, Seite 100

<sup>62</sup> Mobilitätsplan Leitbild, a.a.O., Seite 7

<sup>63</sup> ebenda, Seite 10

<sup>64</sup> ebenda, Seite 16

<sup>65</sup> ebenda, Seite 17

<sup>66</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, April 2017, insbesondere Abschnitt 4.6 Mobilität umweltfreundlich gestalten, Seiten 37 und 38

<sup>67</sup> Luftreinhalteplan, a.a.O., Seite 46 und 47

<sup>68</sup> Orte, die von einem Ausgangspunkt aus in derselben Zeit zu erreichen sind

<sup>69</sup> Gerd-Axel Ahrens, a.a.O.

<sup>70</sup> Lärmaktionsplan, a.a.O., Seiten 51 und 52

<sup>71</sup> Mobilitätsplan Leitbild, a.a.O., Seite 7

<sup>72</sup> ebenda, Seite 12

<sup>73</sup> ebenda, Seite 14

<sup>74</sup> ebenda, Seite 16

<sup>75</sup> ebenda, Seite 18

<sup>76</sup> ebenda, Seite 19

<sup>77</sup> IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Ent-

wicklung von Mobilität und Verkehr, Vorabzug, August 2017, Abschnitte 4.6 und 4.7, Seiten 67 bis 73 sowie in der Zusammenfassung und Bewertung Abschnitt 6.8, Seite 88

<sup>78</sup> ebenda, Seite 73

<sup>79</sup> ebenda, Abschnitt 6.8, Seite 88

<sup>80</sup> ebenda, Seite 73

<sup>81</sup> IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr, Vorabzug, August 2017, Abschnitt 6.8, Seite 88

<sup>82</sup> Projektvorgespräch am 1. April 2019 im Stadthaus

<sup>83</sup> BlitZlicht ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie 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/en muss/müssen keinesfalls eine Auditorenausbildung dem Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss/müssen lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann BlitZlicht auch von einer Personengruppe durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. 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. Sie die Website [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).

<sup>84</sup> ebenda, Pan 1882, hinter dem damaligen Friedrichs-Gymnasium.

<sup>85</sup> Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO, Anlage 1

<sup>86</sup> In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, III. 3. d) gilt: „In der Regel richtet sich die Größe nach der am Aufstellungsort geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit“. Diese wird beim Auftreffen auf das Verkehrszeichen mit 50 km/h und ab Zeichen 274 mit 30 km/h angegeben. Nach der angefügten Tabelle wird für Ronden für den Geschwindigkeitsbereich „mehr als 20 bis 80“ eine Größe von 2 angegeben. Die Tabelle b) gibt für Ronden in Größe 2 einen Durchmesser von 600 mm an.

<sup>87</sup> Die Regelung für Geschwindigkeitsreduzierungen wird in Deutschland leider restriktiv gehandhabt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen setzen nach der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu Zeichen 274 Unfalluntersuchungen voraus, d.h. es müssen erst „häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten“ sein. Diese Regelung gilt nicht bei der Anordnung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ mit Zeichen 274.1 „Tempo 30-Zone“ bei der nach StVO, Anlage 2 auch „Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet“ werden können und zwar in allen Straßenkategorien. Deshalb haben viele Städte in Deutschland mittlerweile solche „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche“ eingeführt und nennen sie teilweise sogar „Begegnungszonen“, weil diese noch immer in Deutschland nicht offiziell eingeführt worden sind. Dies wäre hier zumindest ein Ansatzpunkt.

<sup>88</sup> RASt 06, Abschnitt 3.4 Entwurfsvorgang: „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“. Dies ist zwar eine Straßenplanungsrevolution, aber die erfolgte bereits vor vielen Jahren und scheint sich immer noch nicht in der Praxis verankert zu haben.

<sup>89</sup> RASt 06, Abschnitt 6.1.6.1, Bild 70

<sup>90</sup> RASt 06, Abschnitt 6.1.1.9 Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten: „An baulich ...bedingten Zwangspunkten werden Fahrbahnverengungen notwendig, wenn Seitenräume mit Mindestbreiten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ohne ... Verbreiterungen von Brückenbauwerken geschaffen werden müssen.“ Nach Tabelle 15 für die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich der Zwangspunkte zweistreifige Fahrbahnbreite 4,75-5,00 m. Dies ist ein Kompromiss, denn bei einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h könnte bei einer Abschnittslänge von bis zu 100 Metern die Fahrbahn

auf 4,50 Meter nach RASSt 06 Abschnitt 6.1.1.10, Tabelle 16 verringert werden. Dann würde für den Fußverkehr die unverminderte Regelbreite zur Verfügung stehen.

<sup>91</sup> nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4

<sup>92</sup> RASSt 2006, 6.3.4.1.: „...ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ + Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlung für Fußverkehrsanlagen EFA 2002, 3.3.2.4: „Wichtig bei Querungsanlagen an Knotenpunkten ist, dass sie möglichst unmittelbar im Zuge der Verbindung von Gehwegen der querenden Straße liegen, sodass nur geringe oder keine Umwege für Fußgänger entstehen.“

<sup>93</sup> Straßenverkehrs-Ordnung StVO, § 9, (3) „Wer abbiegen will, ...Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.“

<sup>94</sup> nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4

<sup>95</sup> Nach Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

<sup>96</sup> RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4 „Grundsätzlich sollten die Begrenzungslinien der Fußgängerflächen bis zu 0,70 m (mindestens 0,30 m) vor der Parkstandsbegrenzung bzw. den Reihen parkender Fahrzeuge liegen.“

<sup>97</sup> Nach Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

<sup>98</sup> z.B. Gerhard Loeschke, Daniela Pourat: handbuch und Planungshilfe Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume, Kommentar zur DIN 18040-3:2014-12, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, DOM publishers, Berlin 2015

<sup>99</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), Absatz 2.1, (2) „FGÜ dürfen nicht angelegt werden... über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper“.

<sup>100</sup> Nach RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4

<sup>101</sup> Nach StVO, Anlage 2, Zeichen 274.1 Beginn einer Tempo 30-Zone: „Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.“

<sup>102</sup> StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

<sup>103</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrs.): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, Abschnitt 4.6,

<sup>104</sup> Frankfurt (Oder) Slubice, Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016

<sup>105</sup> IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme (Auftragnehmer), Stadt Frankfurt (Oder) (Auftraggeber): Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ - Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr, Vorabzug, August 2017, Abschnitt 6.8, Seite 88

<sup>106</sup> Projektvorgespräch am 1. April 2019 im Stadthaus

<sup>107</sup> IVAS, a.a.O., Seite 73

<sup>108</sup> „Blitzlicht“ ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie 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/en muss/müssen keinesfalls eine Auditorenausbildung dem Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss/müssen lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann Blitzlicht auch von einer Personengruppe durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. 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. Weitere Informationen siehe [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).

<sup>109</sup> „Wetterleuchten“ ist ein Format eines Fußverkehrs-Checks, welches als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor-, zur Abstimmung und zur Diskussion gestellt. Die Beteiligten werden gebeten, das Protokoll selbst zu schreiben und erhalten dafür eine Schreibunterlage, ein Schreibgerät sowie eine Protokollvorlage. An den Betrachtungsorten werden kurz die Probleme und die vorgeschlagenen Lösungsansätze vorgetragen, die sich aus dem vorhergehenden Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ ergaben. Die Beteiligten sollen sich dann entscheiden und in die Protokoll-Vorlage eintragen, ob sie im Wesentlichen mit den Vorschlägen einverstanden sind oder diese eher ablehnen. Darüber hinaus sollen sie einschränkende oder erweiternde Anmerkungen und zusätzliche Ideen protokollieren und gegebenenfalls wie bei einem Ortstermin miteinander diskutieren und abwägen. Hier kommt es in der Regel zu Meinungsverschiedenheiten, die aber beim „Wetterleuchten“ bleiben und nicht in einem „Gewitter“ umschlagen sollten. Die Methode wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ von Bernd Herzog-Schlagk vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Mai 2017 entwickelt und erstmals in der Modellstadt Jena erprobt. Weitere Informationen siehe [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).

<sup>110</sup> Gemeint ist damit in der Hauptsache Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 und an dieser Stelle 3.4.2.

<sup>111</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002, Abschnitt 3.1.2.6 Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten, in diesem Absatz sind diese beiden Gehwegüberfahrt-Varianten zusammen gefasst.

<sup>112</sup> Beispielmusterlösung Grundstückszufahrt, Abdruck mit freundlicher Genehmigung durch: SVU Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger, Dresden, Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld, aus: Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam, 3. Arbeitstreffen am 24. September 2019, Folie 21.

<sup>113</sup> RAS 06, 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen

<sup>114</sup> Beispielmusterlösung Teilaufpflasterung/Gehwegüberfahrt, Abdruck mit freundlicher Genehmigung durch: SVU Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger, Dresden, Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld, aus: Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam, 3. Arbeitstreffen am 24. September 2019, Folie 22.

<sup>115</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), Absatz 2.1, (2) „FGÜ dürfen nicht angelegt werden... über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper“.

<sup>116</sup> Nach RAS 06, Abschnitt 6.1.8.4

<sup>117</sup> Nach StVO, Anlage 2, Zeichen 274.1 Beginn einer Tempo 30-Zone: „Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.“

<sup>118</sup> StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

<sup>119</sup> Die sogenannte „blaue Zone“ wurde eingeführt, um den Schilderwald für den Kraftfahrzeugverkehr einzuschränken, warum also nicht einmal für den Fußverkehr „blaue Überwege“ schaffen?

<sup>120</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrs.): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, Abschnitt 4.6

<sup>121</sup> Die Skizze wurde von Simon Wesenauer (Wien) und Patrick Riskowsky (FUSS e.V., Berlin) nach der Vorlage des Autors angefertigt.

<sup>122</sup> RAS 06, 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen

<sup>123</sup> Die Angaben variieren zwischen 0,03 und 0,05 Kalorien-Verbrauch pro Schritt, abhängig von der körperlichen Konstitution, der Geschwindigkeit und der Schrittlänge. Treppenstufen aufwärts werden mit 0,11 Kalorien-Verbrauch pro Stufe und abwärts mit 0,05 angegeben.

<sup>124</sup> RAS 06, 6.3.4.1.: „...ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ + Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlung für Fußverkehrsanlagen EFA 2002, 3.3.2.4: „Wichtig bei Querungsanlagen an Knotenpunkten ist, dass sie möglichst unmittelbar im Zuge der Verbindung von Gehwegen der querenden Straße liegen, sodass nur geringe oder keine Umwege für Fußgänger entstehen.“

<sup>125</sup> RAS 06, 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen

<sup>126</sup> Frankfurt (Oder) Slubice, Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016

<sup>127</sup> Nach RAS 06, 6.1.6.1, Bild 70 beträgt die Regelbreite eines Seitenraums 2,50 Meter und nach RAS 06, Abschnitt 3.4 Entwurfsvorgang soll die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ erfolgen. Dies ist zwar eine Straßenplanungsrevolution, aber sie wurde bereits vor vielen Jahren eingeführt und scheint sich immer noch nicht in der Praxis verankert zu haben.

<sup>128</sup> EFA 02, 3.3.6.1., Bild 12



<sup>129</sup> EFA 3.1.2.6 Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten, Bild 3

<sup>130</sup> StVO, Anlage 3, Zeichen 341

<sup>131</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010, Abschnitt 3.2 Schutzstreifen

<sup>132</sup> Siehe hierzu die informative Website [www.geh-recht.de/baustellen](http://www.geh-recht.de/baustellen)

<sup>133</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, Ausgabe 2013, Abschnitt 6.4.2 Breite, Bild 123

<sup>134</sup> StVO, §9, (3). Diese Regelung gilt grundsätzlich, selbst wenn Fußgänger bei Rot die Straße überqueren: „wenn nötig, ist zu warten.“

<sup>135</sup> Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr, Straßenverkehrs-Ordnung StVO der DDR, Stand 1986, §15 Änderung der Fahrtrichtung, Absatz (9): „Abbiegende Fahrzeugführer haben auf Radfahrer und Fußgänger Rücksicht zu nehmen, die die Fahrbahn überqueren, in die eingebogen wird.“ In der derzeit gültigen StVO ist dagegen eine „besondere Rücksicht“ und „Wartepflicht“, also Vorrangregelung, vorgegeben.

<sup>136</sup> Wir zitieren hier einen Praktiker, den damaligen Stadtrat und Baureferenten der Landeshauptstadt München aus seinem Standardwerk. Horst Haffner: Orte – Plätze – Räume. Vom Umgang mit der Stadt, Verlag D.W. Callwey, München 2005, Kapitel: Grundsätze der Gestaltung, Bodenbeläge, Seiten 26f

<sup>137</sup> Projektvorgespräch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Verwaltung und der Leiterin der Deutsch-Polnischen Tourist-Information am 1. April 2019 im Stadthaus

<sup>138</sup> BlitZlicht ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie 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/en muss/müssen keinesfalls eine Auditorenausbildung dem Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss/müssen lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann BlitZlicht auch von einer Personengruppe durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. 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. Sie die Website [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).

<sup>139</sup> Fachgespräch mit einem Mitarbeiter der Verwaltung, der Leiterin der Deutsch-Polnischen Tourist-Information, zwei Vertreterinnen und Vertreter der Jakobusgesellschaft und einem Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC am 5. Juni 2019 im City Treff sowie ein abschließendes Gespräch am 26. Juli 2019 in der Stadtverwaltung.

<sup>140</sup> Ausgewertet wurden: Stadtplan Frankfurt (Oder), Maßstab 1:20 000, 6. Auflage, Städte-Verlag Frankfurt (Oder) Slubice / Stadtplan 1:20 000, Innenstadt 1:8 000, Blochplan, 2016 / Stadtplan Frankfurt (Oder), Städte Verlag, 2. Auflage, Maßstab 1:20 000

<sup>141</sup> Alle verwendeten Karten finden Sie in der Rubrik Literatur auf der Website.

<sup>142</sup> Wege suchen und fixieren ist sehr zeitintensiv und schließt auch Irrtümer nicht aus, da es nie Karten gibt, die die genaue Wirklichkeit zum Zeitpunkt der Begehungen wiedergeben und in Problemgebieten nicht alle Wege von allen Seiten begangen werden können.

<sup>143</sup> In der Literatur und auch im Internet variiert die angegebene Gesamtlänge in erstaunlicher Größenordnung zwischen 2.100 und 2.500 Kilometern

<sup>144</sup> Gorges, Hans-Jürgen, Europäische Wandervereinigung e.V. (Hrsg.): Wegweiser Auf Tour in Europa, Das Handbuch für die Europäischen Fernwanderwege, Deutscher Wanderverlag Dr. Mair & Schnabel & Co., Stuttgart 1999/2000, Seite 234f.

<sup>145</sup> Die Wegeführung wird auf zahlreichen Websites etappenweise beschrieben, z.B. auf [www.fernwege.de/d/e11/index.html](http://www.fernwege.de/d/e11/index.html), zuletzt aufgerufen am 19.12.2018

<sup>146</sup> Gorges, a.a.O., Übersichtstafel, Seite 231

<sup>147</sup> Gorges, a.a.O., Seiten 224 bis 229.

<sup>148</sup> Vgl. auch [www.wander-bahnhoefe-brandenburg.de](http://www.wander-bahnhoefe-brandenburg.de) > Wanderbahnhöfe

<sup>149</sup> Im 2013 vom Kabinett beschlossenen Integrierten Verkehrskonzept IVK 2002 wurde der Erhalt und die weitere Herausbildung dieses Wanderwegenetzes als Zielvorgabe aufgenommen.

<sup>150</sup> Die Wegeführung des E11 wurde in den Jahren 2002 und folgende erstmals vom FUSS e.V. durch den Verlag Pharus-Plan kartographiert und ist auf der Website [www.wanderbahnhoefe-brandenburg.de](http://www.wanderbahnhoefe-brandenburg.de) oder [www.abgefahren-losgewandert.de](http://www.abgefahren-losgewandert.de) als Etappe „Reitwein – Frankfurt (Oder)“ dargestellt und im Buch Reschke, Manfred: Wanderungen durch Brandenburg, Trescher Verlag, 2. Auflage 2011 als Karte zur Tour 29, Seite 180 enthalten.

<sup>151</sup> Eine genauere Beschreibung erfolgte durch Manfred Reschke: Wanderungen durch Brandenburg, Trescher Verlag, 2. Auflage 2011 als „Tour 29“ auf den Seiten 182 und 183.

<sup>152</sup> Eigentlich die konsequenteste und deutlichste Darstellung des Wegeverlaufes, in Europe direct (EDIC) Stowarzyszenie, Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina“ (Hrsg.): Euroregion PRO EUROPA VIADRINA – touristische Karte, 2014, 1:150 000

<sup>153</sup> Dr. Barthel Verlag (Hrsg.): Naturpark Schlaubetal, Frankfurt (Oder), Guben, Eisenhüttenstadt und Umgebung, Große Radwander- und Wanderkarte, 50.000, Borsdorf bei Leipzig, Laufzeit bis 2023 / unter [www.ltv-brandenburg.de](http://www.ltv-brandenburg.de) > Karte des Landestourismusverbandes Brandenburg e.V. LTV ist in etwa die gleiche Wegeführung eingetragen, wenn auch nicht im Detail überall erkennbar.

<sup>154</sup> Kompass (Hrsg.): Südliches Märkisch Oderland, Wandern – Rad, 746, 1:50.000, Rum/Innsbruck 2011

<sup>155</sup> Wegeführungen skizziert in den Stadtplan Frankfurt (Oder), Städte Verlag, 2. Auflage, Maßstab 1:20 000

<sup>156</sup> Wegeführung skizziert in die Topographische Karte 1:25.000, Blatt 3653 Frankfurt (Oder), Potsdam 2015, Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg LGB (Hrsg.)

<sup>157</sup> Blochplan (Hrsg.): Plansammlung „Stadtgeschichte im Kartenbild, Frankfurt (Oder) von 1700 bis heute, 2. überarbeitete und aktualisierte Auflage, Berlin 2017, Pläne 1989 und 2003

<sup>158</sup> ebenda, Plan 1882, hinter dem damaligen Friedrichs-Gymnasium.

<sup>159</sup> Goyke, Frank: Auf dem Jakobsweg durch Brandenburg, Band 2 Von Ost nach West, be.bra verlag GmbH, Berlin 2016

<sup>160</sup> Stadt Frankfurt (Oder), Der Oberbürgermeister (Hrsg.): Heinrich v. Kleist Route – Eine Entdeckungsreise quer durch Frankfurt (Oder) und Slubice

<sup>161</sup> „Wetterleuchten“ ist ein Format eines Fußverkehrs-Checks, welches als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor-, zur Abstimmung und zur Diskussion gestellt. Die Beteiligten werden gebeten, das Protokoll selbst zu schreiben und erhalten dafür eine Schreibunterlage, ein Schreibgerät sowie eine Protokollvorlage. An den Betrachtungsorten werden kurz die Probleme und die vorgeschlagenen Lösungsansätze vorgetragen, die sich aus dem vorhergehenden Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ ergaben. Die Beteiligten sollen sich dann entscheiden und in die Protokoll-Vorlage eintragen, ob sie im Wesentlichen mit den Vorschlägen einverstanden sind oder diese eher ablehnen. Darüber hinaus sollen sie einschränkende oder erweiternde Anmerkungen und zusätzliche Ideen protokollieren und gegebenenfalls wie bei einem Ortstermin miteinander diskutieren und abwägen. Hier kommt es in der Regel zu Meinungsverschiedenheiten, die aber beim „Wetterleuchten“ bleiben und nicht in einem „Gewitter“ umschlagen sollten. Die Methode wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ von Bernd Herzog-Schlagk vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Mai 2017 entwickelt und erstmals in der Modellstadt Jena erprobt. Weitere Informationen siehe [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).