

Begehung in Königs Wusterhausen

1. Projekt-Einordnung



1

Der Verband Grün-Bürgerbewegte Kommunalpolitik im Land Brandenburg (GBK) e.V. und die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen Königs Wusterhausen haben den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.-Brandenburg gebeten, einen Stadt-Spaziergang fachlich zu begleiten.

1.1 Betrachtungen zum beschlossenen Mobilitätskonzept

Die Stadt Königs Wusterhausen hat im Jahr 2024 ein „Mobilitätskonzept 2030“ erarbeiten lassen und das „Mobilitätsbezogene Leitbild und Ziele“ wurde am 27.05.2024 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.¹ In diesem Konzept sind die Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zusammengefasst analysiert², es wurden Handlungsempfehlungen ausgesprochen³, Maßnahmen hervorgehoben⁴ und priorisiert⁵. Für den Innenstadtbereich wurden die Situation in der Bahnhofstraße sowie die Wegeverbindungen am Nottekanal und durch Grünanlagen positiv herausgestellt.

An erster Stelle der „Schwächen“ wurde das „Konfliktpotential mit Radfahrenden auf Gehwegen mit `Rad frei`“ hervorgehoben und auch als Handlungsempfehlung „Bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen“ aufgenommen.⁶ In dem von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Maßnahmenplan, in dem noch keine Priorisierung vorgenommen wurde, wird dieser Aspekt aber nicht mehr aufgeführt. Das ist nicht nachvollziehbar, denn erst nach einer Priorisierung wäre eine niedrige Einstufung verständlich: Damit verbundene Maßnahmen sind weder „kurzfristig“ noch mit einem „niedrigen Aufwand“ umsetzbar. Diese „Schwäche“ wurde beim Check und bei der Begehung ebenfalls nicht hervorgehoben, weil sie hinreichend bekannt ist.

In den Handlungsempfehlungen wurde zudem die „Ausweisung eines Fußwegenetzes“ vorgeschlagen, und im Maßnahmenkatalog erweitert als „Fuß- und Radverkehrskonzept“ aufgenommen. Von den drei fußverkehrsrelevanten Maßnahmen kamen immerhin zwei, das „Fuß- und Radverkehrskonzept“ und allgemein formuliert, die „Verbesserung des baulichen

Zustandes bestehender Anlagen“ in die oberste Priorität. Darüber hinaus die „Verbesserung der Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr“ in die mittlere Position.⁷ Interessant ist, dass von den 14 bewerteten Maßnahmen lediglich die „Mitfahrbänke“ in die oberste Priorität aufgenommen wurden, die anderen drei den MIV betreffenden Maßnahmen rutschten ganz nach unten.

1.2 Betrachtungen zum beschlossenen Leitbild und der Ziele

„Im Themenfeld Fuß- und Radverkehr liegt der Fokus auf einer sicheren, durchgängigen und komfortablen Infrastruktur.“⁸

Dies könnte der Leitspruch der zukünftigen Infrastrukturmaßnahmen zu diesen beiden Verkehrsmitteln sein. Im Leitbild wurde die „klimaneutrale Abwicklung der Mobilität vorzugsweise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ an die allererste Stelle gesetzt. Nicht übersehen werden sollte allerdings, dass bereits an dritter Stelle die „Förderung verschiedener Verkehre für unterschiedliche Bedürfnisse und Präferenzen“ steht.⁹ Das bedeutet im Klartext letztlich auch die weitere Förderung des MIV. Auch bei der Formulierung der Ziele wird der Grundsatz, den „Umweltverbund zu stärken“, durch die bedarfsgerechte Parkraumverfügbarkeit eingeschränkt. Die Formulierung, die „Mobilitätsbedürfnisse im Verkehrssystem der Stadt uneingeschränkt befriedigen zu können“, lässt leider viele Hintertüren offen. Eine „Verkehrswende“, die wahrhaft auf die verabredeten Reduzierungswerte der Klimabelastung und die Zielvorgaben der Verlagerungen auf den Umweltverbund abzielt, wird nicht ohne Einschränkungen für den MIV umzusetzen sein.

2

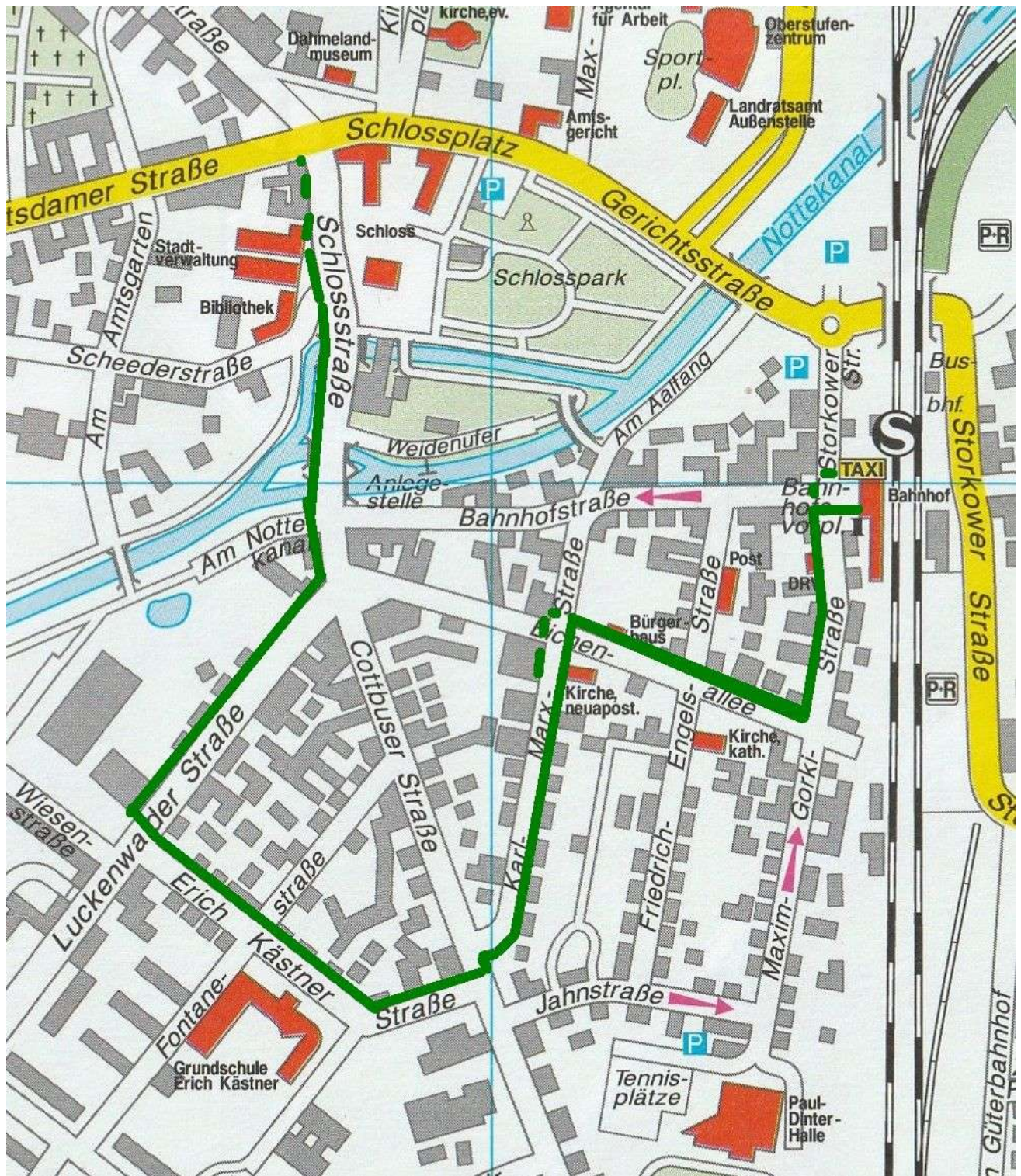
1.3 Eine Begehung als kleiner Baustein

Aus Finanzgründen wurde dann 2026 die geplante Erstellung eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die gesamte Stadt durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gestoppt. Deshalb wurde eine Begehung mit der Zielvorstellung vorgeschlagen, Maßnahmen mit möglichst geringem Finanzaufwand für eine spürbare Verbesserung von Fußwegen in der Innenstadt zu eruieren. Dabei war den Beteiligten von Anfang an klar, dass diese beiden Voraussetzungen nur schwerlich in Übereinstimmung zu bringen sind. Dennoch wurde eine Begehung aus Fußverkehrssicht für sinnvoll erachtet, allein um beispielhaft auf Aspekte der Barrierefreiheit und des Gehkomforts aufmerksam zu machen und daraus dann punktuell möglicherweise auch an anderen Stellen in der Stadt fußverkehrsgerechtere Maßnahmen umzusetzen.

Vorangegangen waren zwei Ortserkundungen im Juli, die zweite gemeinsam mit der Fraktionsvorsitzenden von Bündnis 90 / Die Grünen Frau Gleichmann und der Festlegung der Route. Wichtig war dabei, den Regional- und S-Bahnhof, die zentrale Bushaltestelle am Bahnhof sowie Alltags- und Schulwege in einer angemessenen Gehzeit einzubeziehen. Wegen der laufenden Baumaßnahmen wurde die Bahnhofstraße bewusst nicht einbezogen und der Schlossplatz und die Gerichtsstraße konnten in die Route nicht aufgenommen werden, um eine abschließende Gesprächsrunde im Rathaus zu ermöglichen. Es folgte ein Fußverkehrs-Check für die Route vom Bahnhof über die Grundschule „Erich Kästner“ zum Gebäude der Stadtverwaltung im Format „Blitzlicht“¹⁰ am 11. August durch den FUSS e.V. und dann ein Stadtspaziergang am 6. Oktober 2026 durch 12 Personen mit einem kurzen Schlussgespräch. Im folgenden Bericht wurden die schriftlichen Hinweise der an der Begehung Beteiligten weitgehend berücksichtigt, wenn sie auf den Begleitzetteln aufgezeichnet waren.

2. Ausgewählte beispielhafte Route

3



Stadtplan Königs Wusterhausen, Städte-Verlag, E.v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH, © Städte-Verlag ¹¹

Hervorgehoben werden muss für die folgenden Anmerkungen, dass diese bewusst in der Hauptsache eine Mängelanalyse bei Tageslist sind, mit denen beispielhaft aufgezeigt werden soll, wo Verbesserungen für die Fußverkehrs-Infrastruktur sinnvoll wären. Das war der Projekt-Auftrag.

Neben den bundesweit geltenden baulichen Regelwerken des Bundesministeriums und der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV), der Straßenverkehrsgesetze¹² sowie der nationalen Fußverkehrsstrategie aus dem Jahr 2025¹³ sind auch die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg herangezogen worden.¹⁴

01

Bahnhofsvorplatz:

Beim Verlassen des ansehnlichen Bahnhofsgebäudes (siehe Foto 1) durch den



Hauptausgang (Foto 3) trifft man sofort auf einen nicht mehr gekennzeichneten Treppenabgang. (Foto 2). Dies ist insbesondere bei starkem Sonnenlicht, bei Dunkelheit oder auch bei Feuchtigkeit nicht nur für Menschen mit Seh- Einschränkungen

> eine Gefahr, die dem Bahnhofsbetreiber anzuzeigen und dann mit wenig Aufwand sofort zu beheben ist.

Der Bahnhofsvorplatz ist dann nicht besonders einladend gestaltet. Ortsunkundige können nur ahnen, dass die Straße überquert werden muss, um ins Zentrum zu gelangen (Foto 5 rechts).



Die glücklicherweise noch immer im Bahnhofsgebäude untergebrachte Tourismus-Information ist im südlichen Teil des Hauptgebäudes (im Foto 4 nicht sichtbar) versteckt.

> Ein irgendwo angebrachter Hinweis war nicht zu finden, Überhaupt fehlen im gesamten Bahnhofsumfeld Hinweise zur fußläufigen Wegeführung für Ortsunkundige.

Die sehr stark genutzten Fahrrad-Abstellanlagen auf der Nordseite des Bahnhofsvorplatzes (Foto 6 an einem Regentag) müssen wohl als nicht mehr zeitgemäß bezeichnet werden. Dennoch waren nur sehr wenige Fahrzeuge unsachgemäß im überdachten Bereich auf Durchgangsf lächen abgestellt. Eine Disziplin, die in Großstädten nicht mehr anzutreffen wäre. Hier fehlt es offensichtlich an Geld, Fördermitteln, Prioritätensetzung und möglicherweise auch am unzureichenden Druck der Radfahrenden.



Sehr viele Menschen überqueren den Bahnhofsvorplatz am nördlichen Bahnhofsausgang von dem Fernbahnsteig und den S-Bahnsteigen zwischen den abgestellten Fahrrädern und einem kleinen Gebäude auf dem Vorplatz, um den Busbahnsteig zu erreichen. Auch dies ist keine attraktive Wegeführung.

Dagegen war der offensichtlich überdimensionierte Taxi-Parkplatz (Foto 7) an allen Begehungstagen fast leer.

> Es ist zu prüfen, wie viele Stellplätze für Taxis wirklich notwendig sind. Dieser Ansicht waren auch die Teilnehmenden am Spaziergang.



Auch der öffentliche Parkplatz auf der Südseite (Foto 8) ist durch die überbreite Einfahrt großzügig gestaltet, wurde rege genutzt, war aber auch zu keinem Beobachtungszeitraum vollkommen belegt.



Neben dem Hauptaussgang und dem Umsteigebereich und Zugang zu den Bushaltestellen im nördlichen Teil des Bahnhofsgeländes gibt es noch einen dritten frequentierten Ausgang zwischen den Haupt- und Nebengebäuden des Bahnhofes. Er wird ganz offensichtlich von denen benutzt, die sich in Königs Wusterhausen auskennen. (Foto 9)



Seitlich von dem (links vom Foto 10) für diesen Personenkreis nicht so sehr interessanten Tourismusbüro führt der Weg auf den südlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes.



Hier ist die Situation noch unübersichtlicher durch die kaum nachvollziehbare Pflasterung, die Abstellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. (Foto 11)



Der Übergang über die Maxim-Gorki-Straße zur Erreichung der Bahnhofstraße ist kaum erkennbar. (Foto 12)



Erst auf dem letzten Meter ist wahrzunehmen, dass der Weg über die Parkplatzzufahrt zur Furt führt. (Foto 13)



Die meisten Menschen versuchen quer über den Parkplatz zu gelangen, der zum Zeitpunkt der Begehung gerade einmal nicht belegt war. (Foto 14)



> Langfristig sollte also durchaus eine Neugestaltung und angemessene Flächenaufteilung angestrebt werden.

> Einigkeit bestand beim Stadtspaziergang, dass von den drei Bahnhofsein- bzw. -ausgängen möglichst direkte Wegeverbindungen zu den beiden gegenüberliegenden Gehwegen der Bahnhofstraße anzustreben sind.

02 Querung der Maxim-Gorki-Straße:

Es gibt keine geradlinige Verbindung vom Bahnhofs-Hauptausgang zur Bahnhofstraße (siehe Foto 5 links im Dunkeln hinter den Fahrzeugen) und entsprechend auch von der Stadt zum Bahnhof (Foto 15). Zu Fuß Gehende und auch ein erheblicher Anteil Radfahrender stoßen immer direkt auf die letzten abgestellten Fahrzeuge auf dem öffentlichen Parkplatz.



Das ist eine sehr ungewöhnliche und bisher noch niemals zuvor in deutschen Städten erlebte Querungssituation, sozusagen über eine schmale quergestellte Gehwegnase. (Foto 16) Hier dürften mehr Menschen zu Fuß und mit dem Rad die Straße queren als in den Fahrzeugen sitzen.



Auch die zum Platz abgesetzte Pflasterung (vgl. Foto 16) kann nur als kurios bezeichnet werden. Abgesehen vom fehlenden Blindenleitsystem ragt die Abrundung für die Einfahrt zum öffentlichen Parkplatz fast über die ganze Furt. Die Aufstellfläche ist zu klein und die Pflasterung ist nicht barrierefrei, wer mit einem Rollator unterwegs ist, wird dies bestätigen. (Foto 17)



Eine mehrfach beobachtete Situation: Das linke Fahrzeug (Foto 18) will in den öffentlichen Parkplatz einbiegen und steht bei Fußgänger-Grün mitten auf der Furt. Auch das zweite Fahrzeug kam aus der Storkower Straße ...



... und hat möglicherweise nicht an der vorgesehenen Haltelinie (Foto 19) mit dem entsprechenden Verkehrszeichen „Bei Rot hier halten“ (Foto 20) gestoppt oder wurde durch das erste Fahrzeug abgestoppt.



> Dies ist eine Situation, die in Priorität eingestuft werden muss. Hier besteht Handlungsbedarf mit dann spürbarer Verbesserung des Fußwegenetzes. An diesem Übergang müssen zumindest die Flächen des Parkplatzes reduziert und die Flächen für die Nutzung von der Furt im weiteren Verlauf Richtung Bahnhof verbreitert werden. Darüber hinaus sind die Bordsteine abzusenken und der Übergang ist barrierefrei umzugestalten.

> Beim Stadtpaziergang wurde zudem die Einrichtung einer „Kiss-and-Go-Spur“ vorgeschlagen, also einer Fahrspur oder Zone für ein kurzzeitiges Ein- und Aussteigen der Fahrzeuge.

Bei der zukünftigen Platzgestaltung muss allerdings auch die Querung auf der Nordseite der Bahnhofsstraße mit einbezogen werden:

03

Querung der Storkower Straße:

Der nördliche Gehweg der Bahnhofstraße und auch die Haltestelle der Busse in Südrichtung sind nicht direkt erreichbar. (Foto 21) Genutzt werden muss die Querung der Maxim-Gorki-Straße (02, Fotos 15 – 18).



Danach muss die Bahnhofstraße in Richtung Norden gequert werden. (Foto 22) Die Bahnhofstraße wirkt wie ein Verkehrsberuhigter Bereich.¹⁵ Problematisch war aber zum Zeitpunkt der Begehung die Pflasterung im Querungsbereich.

Beim Stadtspaziergang am 6.10.2026 war dies bereits eine Baustelle und die geplante Umgestaltung war nicht abzusehen,



> Für Menschen, die mit einem Rollator oder Gepäckkarren unterwegs sind, ist ein Bitumenstreifen über eine Pflasterung vorteilhaft. (Foto 23)¹⁶ Dies ist eine nicht sehr aufwändige Maßnahme.

Unabhängig davon hat aber im Beobachtungszeitraum kein Mensch die Bahnhofstraße an dieser Stelle gequert. Das hat seinen Grund:



In der Fußverkehrsstrategie und auch im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg wird hervorgehoben, dass Haltestellen „fußläufig sicher und barrierefrei für die Bevölkerung zu erreichen“ sein sollen.¹⁷ Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, für wen denn sonst? Zu Fuß Gehende sind eindeutig die Hauptkunden dieses Nahverkehrssystems.

04 Zentraler Busbahnhof:

Obwohl der Straßenzug Storkower Straße – Maxim-Gorki-Straße durch den Autoverkehr frequentiert ist, haben alle Fußgängerinnen und Fußgänger im Beobachtungszeitraum zur Erreichung der Haltestelle die Straße auf dem kürzesten Weg gequert. Die Sperrketten wurden dabei lediglich umgangen. (Foto 24) Und der Fußverkehr ist nicht gering, denn: „Fast alle Buslinien enden, beziehungsweise beginnen am Bahnhof Königs Wusterhausen.“¹⁸

> Diese Gefahrenstelle ist durch eine zweite gesicherte Querungsstelle an der Nordseite der Bahnhofstraße zu reduzieren.¹⁹ Geprüft werden sollte, ob auch auf beiden Seiten der Bahnhofstraße nach den aktuellen Regeln Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) anstatt der südlichen Lichtsignalanlage möglich wären.²⁰ Beim Stadtspaziergang wurde allerdings von den meisten Teilnehmenden eine zweite Lichtsignalanlage priorisiert. Diese muss dann barrierefrei und sollte an dieser Stelle mit einer verbreiterten Furt ausgestattet sein.

Durch einen Übergang direkt an der nördlichen Gehwegseite der Bahnhofstraße ließen sich die reiskanten Querungen im Bereich der Bushaltestellen nicht vermindern.

Im Gegensatz zur Bushaltestelle auf der östlichen Straßenseite befindet sich hier kein Schutz gegen Sonne und Regen (Foto 25).

> Die Gehwegbreite (siehe Foto 24) **würde das Aufstellen eines Wetterschutzes erlauben. Diese Maßnahme wurde von den Teilnehmenden am Stadtspaziergang eindeutig priorisiert.**

Das wird durch die Klimaveränderungen immer wichtiger.²¹

05 Maxim-Gorki-Straße:

Die Gehwegsituation ist abgesehen von wenigen Grundstücksausfahrten nahezu angenehm. (Foto 26) Aber ein Blick zum Fahrradverkehr:

Der Schutzstreifen für den Radverkehr, hier kantig aus einem gepflasterten Radstreifen geführt, ist an dieser Stelle gut gemeint, aber ergibt leider kein Sicherheitsgefühl. Das liegt zum einen daran, dass nach der Haltesituation vor dem Übergang und der Einfädelung in den Parkplatz danach (Foto 12) die Kraftfahrzeuge in der Regel schneller anfahren und in den Beobachtungszeiträumen zahlreiche Fahrzeuge schneller als die angegeben 30 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren. (Foto 27)

Zum anderen aber wird die Leitlinie häufig nicht beachtet, die nach der StVO ja „nur bei Bedarf überfahren“ werden darf, „um dem Gegenverkehr auszuweichen“. ²² Im Foto (28) ist das nur eine vorsichtige Überfahrt, aber auch die ergibt bereits nur noch einen sehr engen Streifen für den Radverkehr.

> Auf jeden Fall sollte die Abgrenzung des Radstreifens in diesem Eingangsbereich mit einer durchgehenden Linie markiert werden.²³

Wenn es dann wirklich auf den beiden Fahrstreifen eng wird, sieht es sehr schnell so aus. (Foto 29) Das aber ist an diesem Straßenabschnitt recht häufig, weil hier im Randbereich die breiteren Busse des öffentlichen Nahverkehrs auf die zeitliche Zufahrt zum zentralen Busbahnhof warten (siehe Foto 24).



Dramatischer war die Abbiegesituation in die Eichenallee. (Foto 30) Hier fuhr im Beobachtungszeitraum kein Fahrzeug unter 30 km/h und alle Fahrzeuge müssen hier aufgrund der folgenden Einbahnstraße in Bahnhofsrichtung ab- oder einbiegen. Hier besteht grundsätzlich kein Bedarf zum Überfahren der Markierung für den Radverkehr. Aufgrund des Buslinienverkehrs ist die Verringerung der Eckausrundung nicht möglich, der Zustand aber ist im Sinne des Fuß- und Radverkehrs so nicht hinnehmbar.



> Auf jeden Fall sollte die Abgrenzung des Radstreifens im Rundungsbereich mit einer durchgehenden Linie markiert werden.²⁴

Dadurch würde der Abbiegevorgang für Busse weiterhin ermöglicht bleiben.

Für die Fußgänger gibt es beim Überqueren der Eichenallee in Fortsetzung der Maxim-Gorki-Straße eine ähnliche Situation. (Foto 31) Kaum ein Fahrzeugführer hielt sich im Beobachtungszeitraum an den grundsätzlichen Vorrang des querenden Fußverkehrs bei einem Abbiegevorgang.²⁵



> An dieser Stelle wäre durchaus ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) sinnvoll, um eine Querung zu ermöglichen und gleichzeitig die Fahrgeschwindigkeiten zu drosseln. Dies war die einheitliche Meinung aller Teilnehmenden am Stadtpaziergang und sollte in Priorität gesetzt werden, da es sich auch um einen Schulweg handelt. Der Heckenabschnitt direkt in der Kurve sollte dabei entfernt werden.

Im Zeitraum der Beobachtung während des Spazierganges gab es fast keine Lücke im Autoverkehrsfluss.

Wer auf der anderen Straßenseite, westlich aus der Eichenallee kommend in Richtung Bahnhof weiter laufen möchte, stößt auf diese ungewöhnliche Querungssituation über die Maxim-Gorki-Straße: (Foto 32) Die empfohlene Wartelinie für den Kfz-Verkehr²⁶ ist vorgezogen, der Überweg weit abgesetzt. Dadurch stehen hier aus der Einbahnstraße kommende Fahrzeuge häufig im Querungsbereich, wenn eine Lücke im Abbiegeverkehr aus der Eichenallee abzuwarten ist. Darüber hinaus war der Übergang auf der anderen Straßenseite im Beobachtungszeitraum mit Mülltonnen vollgestellt.



> Der Übergang ist auf jeden Fall weiter in den Einmündungsbereich zu verlegen, auch hier ist entsprechend die Hecke gänzlich zu entfernen. Es wird auch hier ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) empfohlen, um zumindest bei Bedarf eine Querung zu ermöglichen. Diesem Vorschlag haben sich allerdings nur die Hälfte der Teilnehmenden am Spaziergang angeschlossen, womöglich weil hier ein geringerer Querungsbedarf besteht. Der Verfasser ist hier anderer Auffassung.

Eichenallee:

Dieser Straßenzug macht seinem Namen alle Ehren, bietet für Fußgänger einen kurzen Parcours (Foto 33), um Verkehrszeichen, Eichen, und ist ...

.... mitunter auch ein wenig eng...(Foto 34)

... durch „eben nur mal kurzfristiges Entladen“ oder abgestellte Müllcontainer im Hintergrund...(Foto 35). Dennoch wurde beim Spaziergang kein Handlungsbedarf geäußert.



An der folgenden Kreuzung mit der Friedrich-Engels-Straße (Foto 36) ist eine für die Querungsstellen in der Stadt leider recht typische Situation anzutreffen (siehe auch Foto 32). Hier haben allerdings die zu Fuß Gehenden einen regelgerechten Übergang selbst getreten. Für Menschen mit Einschränkungen, im Rollstuhl, mit Rollator, Rollkoffer, Einkaufstrolley und selbst Kinderwagen keine glückliche Lösung.



Diese Umwegsituation (Foto 37) ist jedenfalls nicht korrekt, zumal sich Kraftfahrzeugfahrende nicht mehr als Abbieger verstehen und die Vorgangsregelung in der Tat nicht mehr eindeutig ist.



> Die Abrundungen sollten nach Möglichkeit verkleinert werden und es muss eine regelgerechte geradlinige Querungsstelle barrierefrei oder zumindest mit Bordsteinabsenkung geschaffen werden. Einige Teilnehmende am Spaziergang haben einen Fußgängerüberweg empfohlen, weil es sich auch hier um eine Frage der Schulwegsicherung handelt. Hierzu ist das Verkehrsaufkommen der Verkehrsteilnehmenden zu prüfen. Möglicherweise sind die Voraussetzungen für eine solche Maßnahme nicht gegeben, dann aber sollte zumindest ein Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 StVO) mit entsprechender Wartelinie (Zeichen 341 StVO) vorgesehen werden, um die Querungssicherheit zu erhöhen.

Der darauffolgende kurze Wegeabschnitt ist angenehm zu begehen. Es erstaunt aber immer wieder, mit welchem Aufwand Grundstücksausfahrten angelegt wurden (Foto 38), während man in den Kreuzungsbereichen...



... für den Fußverkehr in den letzten Jahrzehnten nicht so recht vorangekommen ist. Hier wiederum selbstgetretende Übergänge über die Eichenallee nach Süden (links) in die Karl-Marx-Straße und auch geradeaus über die Karl-Marx-Straße. (Foto 39)



Im Kreuzungsbereich wurden darüber hinaus die Haltelinien vorgezogen und nicht, wie in den Regelwerken und in der StVO²⁷ vorgegeben, vor dem Übergang aufgetragen, (Foto 40) Hier halten die Fahrzeuge also direkt in den Übergangsbereichen. Normalerweise sind das die nicht aufgetragenen Sichtlinien.



> Diesen Übergang zum östlichen Gehweg in der Karl-Marx-Straße ordnungsgemäß auszubilden sollte in Priorität gesetzt werden, da der westliche Gehweg in einer sehr unsicheren Situation endet. (vgl. Fotos 45 bis 47) **Darüber herrschte weitgehende Einigkeit bei den Teilnehmenden am Spaziergang, auch darüber, dass die Haltelinie entsprechend zurückversetzt werden muss sowie die Bordsteine zumindest abzusenken sind.**

Das wäre eine deutlich kostengünstigere (vorläufige) Problemlösung als die deutlich kostenintensivere Erweiterung der Lichtsignalanlage über die Cottbusser Straße.

Auf der anderen Straßenseite ist es noch einmal deutlicher (Foto 41): So kann ein Fußgängerüberweg nicht aussehen, zumal er hier sogar noch barrierefrei ausgestattet wurde. Die Fahrzeuge warten hier genau im Übergangsbereich.



> Die Haltelinie ist auf jeden Fall zurück zu versetzen, um bei Bedarf eine Querung zu ermöglichen.

07

Karl-Marx-Straße:

Trotz aller Mängel ist der Übergang mit einer Mittelinsel auf der westlichen Seite der Eichenallee offensichtlich so vorgesehen, dass die westliche Seite der Karl-Marx-Straße mit ihren Geschäften im vorderen Bereich erreichbar ist. (Foto 42)



Diese Straßenseite mit ihrer anfänglichen ungünstigen Pflasterung²⁸ und weiteren gepflasterten Grundstücksausfahrten (Foto 43)

...



... ist in der zweiten Hälfte ein recht angenehm zu begehender Weg. (Foto 44)



Leider hat diese Wegeverbindung einen wesentlichen Haken: An der nächsten Kreuzung mit der Cottbusser Straße gibt es keinen geregelten Übergang zur anderen Straßenseite. (Foto 45) Das entspricht nicht den Empfehlungen der geltenden Regelwerke.²⁹



Von der anderen Straßenseite sieht die Situation nicht freundlicher aus. (Foto 46)



Aus Sicht des zu Fuß Gehenden endet diese Wegeverbindung hier auch durch die unterschiedliche Pflasterung überaus unübersichtlich. (Foto 47) Was ist hier Geh- und was Radweg? Und warum gibt es da eine Andeutung einer barrierefreien Quersituation, die letztlich nicht gesichert ist? Was da offensichtlich in den letzten Jahrzehnten gestaltet worden ist, ist auf jeden Fall als nicht regelgerecht und damit auch leider nicht als halbwegs verkehrssicher zu bezeichnen. Und hier handelt es sich noch immer um einen Schulweg.



Aus der Südrichtung der Cottbusser Straße ist die Situation deutlicher zu erkennen (Foto 48): Der Weg aus der Karl-Marx-Straße trifft in einem Bogen (im Foto rechts oben) auf den für den Radverkehr freigegebenen Weg in der Karl-Marx-Straße (in Foto links). Fußgänger müssen also an der durch die Kurve sehr unübersichtlichen Stelle queren und es ist auch lediglich eine empfohlene (Zeichen 341) und nicht vorgeschriebene durchgängige Haltelinie (Zeichen 294) markiert.³⁰ Im Beobachtungszeitraum wurde in der Regel schnell aus der Karl-Marx-Straße kommend bis zur Sichtlinie vorgefahren.



Deshalb wäre es sinnvoller, bis zur Vervollständigung der Lichtsignalanlage ab Eichenallee den östlichen Gehweg zu nutzen. Vorausgesetzt werden muss dann allerdings auch, dass der Übergang über die Eichenallee (Fotos 39 und 40) sachgemäß gesichert wird.

Deutlich besser geführt ist der Weg auf der östlichen Seite der Karl-Marx-Straße zum Übergang über die Cottbusser Straße. (Foto 49) Der Pflasterwechsel ist bereits mehrfach erwähnt worden (vgl. Fotos 26, 38 und 43) und sollte an genau dieser Stelle vernachlässigt werden, zumal es eine barrierefreie Ausführung ist.



Leider aber ist die Strecke aufgrund der verschiedentlich gepflasterten Ausfahrten nun wieder für Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht gut geeignet, also eher als Schulweg.

Der Übergang zur Erich-Kästner-Straße ist signalisiert, barrierefrei und korrekt mit Haltelinien ausgestattet. (Foto 50)



> Völlige Einigkeit herrschte bei den Teilnehmenden am Spaziergang, dass es längerfristig unbedingt erforderlich ist, in diesem Kreuzungsbereich alle Zufahrten zu signalisieren und barrierefrei auszubilden.

- 08 Erich-Kästner-Straße:**
Ungewöhnlich in einer Tempo-30-Zone ein „Gefahrzeichen“ auf einen folgenden Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), aber warum nicht?³¹ (Foto 51)



Der Fußgängerüberweg befindet sich etwa am Eingang der Grundschule „Erich-Kästner“. Im Beobachtungszeitraum wurde eine größere Kindergruppe beobachtet,...(Foto 52)



... die einen Umweg über den Fußgängerüberweg und zurück zur namenlosen Straße gegangen ist, die zur Goethestraße führt. (Foto 53) D.h. es wurde bei der Beobachtung nicht deutlich, wie die Hauptwege verlaufen.



Auf jeden Fall aber sind die Ausmaße der Verkehrsflächen für den MIV für ein solches Nebenstraßennetz erstaunlich und der Umweg für Kinderfüße ist durchaus beachtlich. (Foto 54) An dieser Stelle waren zum Zeitpunkt des Spazierganges bereits Umbaumaßnahmen geplant, die aber im Detail nicht bekannt waren. Es sollte unbedingt darauf geachtet werden:



> Die Fußwege sind zu Lasten der bisherigen Flächen für den Fahrzeugverkehr zu verbreitern und die Eckausrundungen sollen soweit wie möglich verringert werden.

Aufgrund der nicht bekannten aber bereits beschlossenen Planungen der Erich-Kästner-Straße gab es aus dem Kreis der Teilnehmenden am Spaziergang sehr zurückhaltende Aussagen, die allerdings die zwei grundsätzlichen genannten Aussagen unterstützten.

Auf dem Gehwegabschnitt zum Fußgängerüberweg befindet sich eine völlig desolante Grundstücksausfahrt. (Foto 55)



> Als Reparaturmaßnahme würde es sich anbieten, an dieser Stelle einmal beispielhaft die Gehwegplatten durchzuziehen und lediglich mit einem Rampenbordstein zu versehen.

Das folgende Beispiel aus Luckenwalde konnte im Rahmen des Spazierganges erst in der Anschlussdiskussion verdeutlicht werden. Deshalb gab es hierzu nur wenige Zustimmungen.

Dazu sei hier der „Luckenwalder Streifen“ genannt. Im Foto (56) eine Fabrikusfahrt. Die Stadt Luckenwalde versucht, Schritt für Schritt ihre Gehwege ohne Pflasterwechsel und ohne Schräglagen auch über Ausfahrten durchzuführen.³²



Der Gehwegbereich am Rande des Fußgängerüberweges ist leider nicht barrierefrei ausgebildet,... (Foto 57)



... aber der Fußgängerüberweg selbst ist auf Gehweghöhe angehoben und vorbildlich ausgebildet. (Foto 58)

> Von den Teilnehmenden des Spazierganges wurde vorausgesetzt, dass eine barrierefreie Gestaltung im Rahmen der geplanten Maßnahmen vorgesehen ist. Es wird dennoch empfohlen, noch einmal genauer hinzusehen, bevor die Maßnahmen vor Ort umgesetzt werden.

Eine erstaunliche und nicht nachvollziehbare Maßnahme. Nach den geltenden Regelwerken ist im Kreuzungsbereich eine „umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben“. (Foto 59) Der möglichst kurze Weg zur anderen Straßenseite wird auch in der DIN-Vorschrift gerade für Menschen im Rollstuhl oder mit einem Rollator gefordert.³³

Im Foto (60) ist deutlicher erkennbar, wie weit der barrierefreie Übergang vom Kreuzungsbereich zurückversetzt wurde. Warum werden hier gerade die umwegempfindlichen Menschen zu diesem Schlenker in einem Nebenstraßennetz mit einer Tempo-30-Regelung gezwungen? Auffällig sind auch hier die weit in die Straßenabschnitte hineingezogenen Eckausrundungen.³⁴

> Hier wird es sicherlich in absehbarer Zeit keine Korrektur geben, die aber von der Mehrzahl der Teilnehmenden am Spaziergang gewünscht wurde. Insofern sollte dieses Beispiel dazu dienen, zukünftig bei Umbaumaßnahmen deutlicher darauf zu achten, die notwendigen Umwege beim Queren so gering wie möglich zu halten.

Der weitere Weg in der Erich-Kästner-Straße in Richtung Westen ist trotz der zahlreichen und unserer Auffassung nach unnötigen zahlreichen gesondert gepflasterten Grundstücksausfahrten (vgl. Anmerkungen zu Foto 56) angenehm begehbar. (Foto 61)

> Es sollte zukünftig bei Baumaßnahmen darauf geachtet werden, die zusätzlichen Kosten für den Pflasterungswechsel an Ausfahrten einzusparen.

Die Situation der Einmündung der Erich-Kästner-Straße in die Luckenwalder Straße ist offensichtlich ebenfalls neu gestaltet worden. (Foto 62) Die Sinnhaftigkeit der verschiedenen Beläge ist aber leider nicht selbsterklärend. Man hat offensichtlich die barrierefreie Wegeführung mit dem Radweg vermischt.



Ein kleines Straßenpflaster-Kunstwerk. (Foto 63)



Einfacher erkennbar ist mit Blick in Richtung Süden in die Luckenwalder Straße hinein, (Foto 64) dass der rote Radweg in die barrierefreie Gestaltung übergeht und auf der anderen Straßenseite (letztes Foto) dann irgendwie auch weitergeführt wird. Auch dies eine erstaunliche Maßnahme.



> Fast alle Teilnehmende am Spaziergang waren erstaunt über diese unklare Situation und wünschten sich zukünftig selbsterklärende Pflasterungen bei Umbaumaßnahmen.

Der Übergang über die Luckenwalder Straße selbst ist barrierefrei korrekt gestaltet. (Foto 65)



17

09

Luckenwalder Straße:

So sieht dann der Eingangsbereich auf der Ostseite eines offensichtlich sehr beliebten Einkaufszentrums aus. (Foto 66) Es gibt zurzeit tatsächlich keine Vorschrift, dass Menschen ein Einkaufszentrum auch zu Fuß erreichen können müssen. Glücklicherweise bahnen sich aber Fußgänger häufiger ihre Wege selbst.



Barrierefrei ist dieser Zugang allerdings nicht. (Foto 67) Ähnliche Fotos ließen sich hier ständig aufnehmen.

> Nach Klärung der Besitzverhältnisse sollte die Stadt darauf drängen oder selbst aktiv werden, um hier einen Durchgang für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen. Eine kostenmäßig eher geringfügige Maßnahme, die von allen Teilnehmenden am Spaziergang unterstützt wurde.



Auch an der Südseite Wiesenstraße ist kein Durchgang für Fußgänger vorgesehen. (Foto 68)

> Insgesamt sollte der gesamte Einzugsbereich einmal untersucht werden bezüglich der Erreichbarkeit durch zu Fuß Gehende.



Wer es weiß, für den gibt es einen Seitengang aus Nordrichtung in der Luckenwalder Straße. (Foto 69) Er ist für die Einwohnerschaft östlich der Luckenwalder Straße ein deutlicher und deshalb kaum begangener Umweg.



Der getrennte Fuß- und Radweg mit einem stadteigenen Blindenleitsystem. (Foto 70) Wenn es funktioniert, warum nicht? Zumal der Grünstreifen zur Abgrenzung zu den Fahrstreifen natürlich für zu Fuß Gehende und Radfahrende angenehm ist.



Wie anderswo auch, sind die Haltestellen in Verbindung mit Radwegen eine problematische Situation, die insbesondere bei beengten Verhältnissen nur mit Kompromissen für alle Beteiligten zu lösen ist. Hier sind es eher die Sonnen-/Schattenflächen, die irritierend wirken. (Foto 71)



18

Beim nächsten Einkaufszentrum ist der eingeschränkte Blickkontakt ein Problem, im Beobachtungszeitraum fuhren einige Fahrzeuge sehr schnell zur Sichtlinie vor. (Foto 72)

> Hier könnte ein Spiegel hilfreich sein, der allerdings nur von wenigen der Beteiligten am Spaziergang als Lösung angegeben wurde.



Dieses Einkaufszentrum können Zu Fuß Gehende und Radfahrende barrierefrei erreichen. (Foto 73)



Der getrennte Rad- und Gehweg (Zeichen 241 links ist beschmiert) ist für beide Verkehrsteilnehmer zu eng und es ist auch nicht nachvollziehbar, warum nicht zumindest streckenweise mehr Platz eingeräumt wurde. (Foto 74) Vom Verkehrsaufkommen schien es im Beobachtungszeitraum dennoch vertretbar zu sein,

> wenn die Hecken ordentlich beschnitten werden und Unrat entfernt wird.

In der Zwischenzeit von den Begehungen zum Spaziergang wurde die Hecke bereits beschnitten,



Das Zusammentreffen der Luckenwalder Straße, Schlossstraße, Eichenallee und Cottbusser Straße führt zu einer sehr ausgeweiteten Kreuzung und die Fußgänger müssen teilweise auch Umwege gehen. Die Straßen sind kaum enger umzugestalten. An dieser Stelle dürften auch Fußgängersperrketten vertretbar sein. (Foto 75)



19

Problematisch war im Beobachtungszeitraum der Rechtsabbiegeverkehr aus der Schlossstraße in die Luckenwalder Straße. Hier fuhren durch den langen Anlauf mit einem ausgeweiteten Bogen fast alle Fahrzeuge in einer unangemessenen Geschwindigkeit und da half auch das gelbe Blinklicht nicht. (Foto 76)

> Diese Abfahrt sollte noch einmal genauer beobachtet werden, denn hier ist die Signalschaltung für die Rechtsabbiegespur gefährlich. Dies wurde von den Teilnehmenden am Spaziergang bestätigt, eine konfliktfreie Phase wäre kostenneutral.



In der nationalen Fußverkehrsstrategie wird dies eindeutig als ein einschränkbarer Konfliktpunkt bezeichnet: „Besonders in Kreuzungen mit hohem Abbiegeverkehr oder unzureichender Sicht auf Zufußgehende [beides trifft hier zu] ist es wichtig, den zu Fuß Gehenden konfliktfreie Signalphasen zu gewähren. An solchen Stellen sollte auf zügig befahrbare Abbiegespur, große Abbiegeradien oder freie Rechtsabbiegeführungen verzichtet werden.“³⁵

10

Schlossstraße:

An der Einmündung am Nottokanal ist aufgrund des Wechsels zu einer Bitumenfläche nicht erkennbar, ob es sich hier um einen durchgezogenen Gehweg mit Vorrang für den Fußverkehr handelt. (Foto 77) Dies wäre hier natürlich sinnvoll.

> Hier wäre ein eindeutig durchgezogener Gehweg die sinnvollste Lösung. Dem haben fast alle Teilnehmenden am Spaziergang zugestimmt.



Der signalgeregelte Übergang vom Am Nottekanal zur Bahnhofstraße über die Schlossstraße ist für städtische Querverbindungen von Alltagswegen und auch von Gästen der Stadt überaus beliebt. (Foto 78) Das Fußverkehrsaufkommen dürfte zu bestimmten Tageszeiten möglicherweise das MIV-Verkehrsaufkommen übersteigen. Die Lichtsignalschaltung ist mit der an der vorangegangenen Kreuzung gekoppelt, weil zwischen den beiden Lichtsignalanlagen zu geringe Stauwege vorhanden sind.



Verblüffend aber, dass im Beobachtungszeitraum ROT-Zeiten für Fußgänger zwischen etwa 60 und 175 Sekunden gemessen wurden.³⁶ Das sind fast 3 Minuten Wartezeiten! Das ist nicht nur kaum zumutbar, sondern entspricht nicht den geltenden Regelwerken und dem sogenannten „Stand der Technik“: Die gesamte Umlaufzeit darf 2 Minuten nicht überschreiten.³⁷

> Bei der Schaltung der LSA besteht offensichtlich dringender Handlungsbedarf.³⁸ Dem haben die Teilnehmenden am Spaziergang nicht nur zugestimmt, einige haben durch zusätzliche Anmerkungen notwendige Veränderungen in Priorität gesetzt.

Bei Nichteinhaltung bundesweit eingeführter Regelwerke mit hoher Verbindlichkeit³⁹, die ohnehin häufig nicht fußverkehrsgerecht formuliert sind, sollten unbedingt gelten: „Geht nicht“ – geht nicht! Die Fragestellung ist vielmehr:

>Was muss geschehen bzw. verändert werden, um die in diesem Fall aus Sicherheitsgründen festgelegte Regelung einzuhalten?

Erstaunlich waren die Schäden an den neu verlegten Gehwegplatten, die Bauarbeiten in der Bahnhofstraße waren zum Zeitpunkt der Begehung noch nicht abgeschlossen. (Foto 79)



Sehr fußgängerfreundlich ist die Führung des Gehweges im Bereich der Brücken über den Nottekanal. (Foto 80)



An der Wassermühle am Schloss gibt es aus Richtung der Scheederstraße einen regen Fuß... (Foto 81)



... und auch Radverkehr über die an dieser Stelle durchaus schnell befahrene Schlossstraße. (Foto 82)



Der starke Querungsbedarf entsteht durch die Wegeführung aus dem südlich von der Potsdamer Straße gelegenen Wohngebiet in Richtung Bahnhof bzw. umgekehrt. (Foto 83)



An der Einmündung der Scheederstraße in die Schlossstraße ist eine Mittelinsel geplant. (Foto 84)

> es würde sich eher ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) anbieten oder gar eine Kombination aus Fußgängerüberweg und Mittelinsel,



so wie das in der nationalen Fußverkehrsstrategie eindeutig empfohlen wird.⁴⁰

> Es bestehen allerdings Zweifel, ob eine Querungsanlage genau an dieser Stelle die riskanten Querungen direkt an der Wassermühle am Schloss einschränken wird. Genau dort wäre ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ohne Mittelinsel sinnvoller.

Warum wäre gerade hier ein Übergang von Bedeutung?

Nördlich von der Wassermühle am Schloss gibt es einen Durchgang (links in den Fotos 81 bis 83), der offensichtlich sehr rege genutzt wird.

Wer diesen Durchgang und die dann folgende Gartentür kennt, kommt hier direkt in den Schlosspark. (Foto 85)



Auf der anderen Seite vom Parkplatz befindet sich eine breite Holzbrücke, die zu einem Restaurant führt. (Foto 86)



Wird der weitere Parkplatz direkt hinter der Wassermühle am Schloss in Richtung Osten gequert, kommt man zu einer Gartentür. (im Foto 87 Mitte)



Dort schließt ein wunderbarer Wanderweg entlang des nördlichen Nottekanals an ... (Foto 88)



... der dann über die neue Kanalbrücke mit ihren Sitzgelegenheiten führt, die durchaus als ein kleines Highlight bezeichnet werden kann. (Foto 89)



22

Wenn man den sehr kurzen Abschnitt Am Aalfang „bereinigen“ würde, erkennt man von hier aus bereits die Bahnhofstraße. (Foto 90) Dadurch ergibt sich eine sehr angenehme Wegeverbindung vom Bahnhof zum Schlosspark bzw. umgekehrt,



>nur müsste dieser Weg für Ortsfremde deutlicher herausgestellt werden. Das Wegweisungs-System sollte in Königs Wusterhausen generell thematisiert werden.

Unklar war, ob der Zugang über die Wassermühle am Schloss jederzeit geöffnet ist.

> Es sollte mit den Grundstücksinhabern der Wassermühle am Schloss gesprochen werden. Es ist ja nicht abwegig, dass ein Restaurant davon profitiert, wenn ein ausgewiesener Weg daran vorbeiführt,

Zurück zur Schlossstraße:

Direkt am Rathaus noch einmal eine leider nicht barrierefreie Ein- und Ausfahrt über den Gehweg. (Foto 91)

> Hier könnte man mit relativ wenig Aufwand ein Zeichen setzen und einen Lückenwalder Streifen einführen. (siehe Foto 56 und entsprechende Hintergrundinformationen)



Das Rathaus mit der Stadtverwaltung von Königs Wusterhausen war der Endpunkt der ausgewählten Route durch die Innenstadt.
(Foto 92)



3. Weitere notwendige Untersuchungen

Die Einschränkung auf eine in angemessener Zeit begehbare Route schränkte die Betrachtung weiterer wichtiger Verbindungen natürlich ein. In der nationalen Fußverkehrsstrategie wird hervorgehoben, dass das „barrierefreie Wegenetz, [...] nicht ausschließlich auf das Ortszentrum ausgerichtet“ sein sollte.⁴¹

Nach dem Blick von außen sollten zukünftig noch einmal speziell die Wegeverbindungen

- zu den nördlichen Schulstandorten und zum Achenbach-Krankenhaus,
- zur Schule für Blinde und Sehbehinderte sowie
- ein touristischer Weg zum Sender- und Funktechnikmuseum,

vom Bahnhof aus, aber auch

- die Kreuzungen im Verlauf der Potsdamer Straße – Schlossplatz und Gerichtsstraße genauer betrachtet werden.

Darüber hinaus sollte unbedingt eine Begehung bei Dämmerlicht und bei Dunkelheit vorgenommen werden.

4. Einige wenige Schlussworte

Königs Wusterhausen verfügt über ein sehr angenehmes und auf das „menschliche Maß“ zugeschnittene Zentrum. Es ist auch in der Regel gut zu Fuß zu erkunden bzw. als Alltagswegenetz nutzbar. Herausragend ist dabei ohne Frage die Bahnhofstraße, wie auch bereits im MobKonz 2023 hervorgehoben. Kaum eine andere Stadt in Brandenburg hat einen vergleichbaren zentralen und dennoch ruhigen Straßenzug vom Bahnhof aus zu bieten.

Touristisch herausgearbeitet ist dieser Vorzug allerdings nicht. Allein schon die zentrale aber dennoch versteckte Lage des Informations-Zentrums zeigt eher wenig Interesse an Besucherinnen und Besuchern der Stadt. Aber auch die teilweise sehr guten grün/blauen Verbindungen, die auch für die Bewohnerinnen und Bewohner von Bedeutung sind, werden derzeit nicht konsequent dargestellt und vernetzt.

Bei allen notwendigen Baumaßnahmen sollte auch in Zukunft besonderes Augenmerk auf den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr gelegt werden, wie es das im Februar 2024 vom Landtag verabschiedete Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) vorgibt.

Dabei sollte grundsätzlich so weitgehend wie möglich

1. eine Trennung von Fuß- und Radwegen angestrebt,
2. an Einmündungen und Kreuzungen rundum barrierefreie Querungsanlagen vorgesehen und
3. Übergänge im möglichst direkten Gehwegverlauf eingerichtet werden,

so wie es in allen derzeit gültigen Regelwerken vorgeschrieben ist.

Fußgängerüberwege (FGÜ, Zebrastreifen) sind in Königs Wusterhausen vorhanden, sie sollten aus finanziellen und Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich in den Entscheidungen Vorrang vor deutlich teureren neuen Lichtsignalanlagen (LSA, Ampeln) haben,

Anmerkungen und Quellenangaben

¹ MobKon 2030. Stadt Königs Wusterhausen, Dezernat I, Fachbereich II, SG Vergabe/Recht: „Stadt Königs Wusterhausen, Mobilitätskonzept 2030“, 2024, PTV Transport Consult GmbH

² MobKon 2030, 3.1.8, Seiten 34+35

³ MobKon 2030, 6.1, Seiten 82+83

⁴ MobKon 2030, 8.1, Seiten 98-100

⁵ MobKon 2030, 8.2, Seiten 100+101

⁶ MobKon 2030, 6.1 Text und Abbildung 60, Seiten 82+83, vgl. Mobilitätsgesetz, (Quelle 14), §22, (2): „innerhalb von Ortslagen sollen Rad- und Fußverkehr in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten getrennt geführt werden.“

⁷ MobKon 2030, 8.2, Tabelle 17, Seite 101

⁸ MonKon 2030, 8.1, Seite 99

⁹ MobKon 2030, 7.1, K und M, Seite 93

¹⁰ Beim „Blitzlicht“ handelt sich um einen praxisbezogenen Fußverkehrs-Check für eine recht schnelle und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird und dies kann bei den Betrachtern subjektive Erkenntnisse auslösen. Das Verfahren setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und -vorschläge, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Es kann daraus aber durchaus auch eine gutachterliche Stellungnahme entstehen. Das Format kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß- Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Die Methode beinhaltet allerdings erst einmal keinen Ansatz für eine Bürgerbeteiligung, sondern ist eine hilfreiche Grundlage, um darauf aufbauend eine Begehung durch eine Gruppe durchführen zu können. „Blitzlicht“ wurde nach der „Burano-Methode“ als zweitältestes auf den Fußverkehr ausgerichtete Format bereits Ende der 1970er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und später vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. recht häufig in deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de)

¹¹ Stadtplan Königs Wusterhausen, mit freundlicher Genehmigung durch den Städte-Verlag, E.v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH, 70736 Fellbach, Steinbeisstraße 9, www.staedte-verlag.de, Mail vom 1.09.2026.

¹² Aktualisierungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) aus dem Jahr 2024 sowie Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom Oktober 2024

¹³ Bundesministerium für Verkehr: Fußverkehrsstrategie, Kabinettsbeschluss vom 12. Februar 2025

¹⁴ Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) vom 9. Februar 2024 (GVBl.I/24, [Nr.6]). Der Autor ist für den FUSS e.V. berufenes Mitglied der Leitungsebene des „Bündnisses für Mobilität“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) „als Begleitgremium zur Umsetzung und Weiterentwicklung der im Mobilitätsgesetz verankerten Zielstellungen“.

¹⁵ Nach StVO Anlage 3, Zeichen 325.1

¹⁶ Ein Beispiel-Foto aus der Bergstraße in Lübben

¹⁷ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., 5.1 Integrierte kommunale Planung, 9. Absatz und Mobilitätsgesetz, a.a.O., §22, (5): „Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen über sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlagen an das Fußverkehrsnetz angebunden sind.“

¹⁸ MonKon 2030, 3.16 Öffentlicher Verkehr, Seite 29

¹⁹ In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) steht unter 6.3.4.1 Führung und Signalisierung des Fußgängerverkehrs im Einführungssatz, dass „Beim Entwurf eines Knotenpunktes [...] eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußgängerverkehrs anzustreben [ist]. Dazu ist grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindungen anzulegen.“ Diese „umwegfreie“ Führung wird auch an anderen Stellen des verbindlichen Regelwerkes (Kategorie: R1) erwähnt und ist zahlreichen Abbildungen zu entnehmen.

In der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum ist in Abschnitt 5.3 Überquerungsstellen, 5.3.1 Allgemeines hervorgehoben: „Bei der Einrichtung von Überquerungsstellen ist die Distanzempfindlichkeit von Menschen mit sensorischen oder motorischen Einschränkungen, insbesondere von Rollstuhl- und Rollatornutzern zu berücksichtigen.“ Im Kommentar zur DIN sollen die Maßnahmen so angewendet werden, um „auf möglichst kurzem Wege – den gegenüberliegenden Gehweg zu erreichen.“ (G. Loeschke / D. Pourat: Handbuch und Planungshilfe Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume, DOM publishers, Berlin 2015)

In der Fußverkehrsstrategie a.a.O. wird angemerkt, dass „Fußwege [...] möglichst entsprechend den natürlichen Laufwegen der Menschen gestaltet werden“ sollen (5.1 Integrierte kommunale Planung, 7. Abschnitt)

²⁰ StVO §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7b und Abs. 10 Satz 2 nach der Novellierung 2024

²¹ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., 5.5 Attraktivitätsfördernde Maßnahmen, 4. Absatz, „Schutz vor Hitze und Sonneneinstrahlung“

²² StVO, Anlage 3, Abschnitt 8, Zeichen 340

²³ StVO, Anlage 2, Abschnitt 9, Zeichen 295, 2 b) Abgrenzung zu einem Sonderweg darf nur überfahren werden, wenn dahinter „anders nicht erreichbare Parkstände angelegt sind oder sich Grundstückszufahrten befinden...“

²⁴ Ebenda..

²⁵ StVO, §9, „Auf zu Fuß Gehende ist besonders Rücksicht zu nehmen, wenn nötig, ist zu warten“

²⁶ StVO, Anlage 3, Abschnitt 8, Zeichen 341

²⁷ StVO, Anlage 2, Abschnitt 9, Zeichen 294

²⁸ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., 5.2 Sicherheit der Gehwege, 3. Absatz: „Zudem sollten die Kommunen auf eine gute Oberflächenbeschaffenheit Wert legen.“ Dieser Absatz ist sicher richtig, aber leider nur gut gemeint und nicht mit bundesweiten Fördermitteln konsequent unterlegt.

²⁹ Siehe Quellenangabe 19 zum zentralen Busbahnhof

³⁰ Vergleiche Quellenangaben 23

³¹ In der StVO, Anlage 1 wird dies Zeichen gar nicht mehr gesondert aufgeführt.

³² Ausführliche Informationen, verwendbare Medien und Ausführungen über die aktuellen Aussagen in den geltenden Regelwerken finden Sie unter www.fuss-ev.de/Land-Brandenburg>Städte und Regionen>Luckenwalde

³³ Siehe Quellenangabe 19

³⁴ In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist dem Abschnitt 6.3.9.2 Eckausrundungen zu entnehmen: Zu beachten ist, „dass die Eckausrundungen für Rechtseinbieger zur Verdeutlichung der Wartepflicht und zur Verbesserung der Sicht nach links unter Beachtung der fahrgeometrischen Anforderungen möglichst klein auszubilden ist.“

In den „Hinweisen zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene“ der FGSV (W1, 2014) werden in Abschnitt 2.5.2 Gestaltung von Knotenpunkten für den Fuß- und Radverkehr folgende Aspekte hervorgehoben: „kurze Überwege“, lediglich „geringfügig abgesetzt“ und „relativ enge Kurvenradien“ und mit Bild 27 verdeutlicht.

³⁵ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., 5.3 Sicherung von Querungen, zweiter Absatz und Mobilitätsgesetz, a.a.O., §28, 3. „Lichtsignalanlagen sollen so geschaltet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorrangig sicher geführt werden.“

³⁶ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., 5.3 Sicherung von Querungen, dritter Absatz:

³⁷ Laut der Richtlinie für Lichtsignalanlagen soll die maximale Wartezeit möglichst kurz sein (RiLSA 2015; 2.3.1.5). Eine Umlaufzeit von mehr als 90 Sekunden soll vermieden werden, die maximale Umlaufzeit darf 120 Sekunden nicht überschreiten (RiLSA 2015; 2.6). An diesem Übergang sind innerhalb der langen Fußgängerwartezeit Lücken im Fahrzeugstrom zu beobachten, d.h. die Kfz-Freigabezeit wird vom Kfz-Verkehr nicht ausgenutzt. Nach den Richtlinien sind „für den Kraftfahrzeugverkehr nicht benötigte Freigabezeiten [...] für die Verlängerung der Fußgängerfreigabezeiten zu nutzen“ (RiLSA 2010; 2.3.1.5). Diese Lichtsignalanlage ist somit nicht richtliniengemäß geschaltet, die Signalisierung der Fußgänger-Wartezeit entspricht nicht dem Stand der Technik. In den in Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen wird die Warteempfindlichkeit von Fußgängern hervorgehoben und als kritische Grenze eine Wartezeit von mehr als 40 Sekunden genannt. (EFA 2012; 3.3.5) Längere Wartezeiten erhöhen den Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten und dadurch steigt die Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer.

³⁸ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., Absatz 5 Handlungsfeld 2: Kommunale Planung, 5.3 Sicherung von Querungen, dritter. Absatz: „Die Kommunen sollten zudem darauf achten, an signalgesteuerten Kreuzungen die Wartezeiten für Zufußgehende zu verkürzen...“. Mobilitätsgesetz, a.a.O., §22, (4): „Die Straßenverkehrsbehörden und die Straßenbaubehörden sollen die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignal-

anlagen und der Gestaltung von Querungen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen.“

³⁹ Richtlinien der FGSV wie z.B. die Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA (R1) (vgl. Quelle 37) haben eine Systematik der Verbindlichkeit. „R steht für Regelwerke“ und „R1“ für solche, die regeln „wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen.“ Sie haben damit, wenn sie vom Bundesland eingeführt worden sind, die höchste Verbindlichkeit und gelten vor Gericht als „Stand der Technik“.

⁴⁰ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., Absatz 5 Handlungsfeld 2: Kommunale Planung, 5.1 Integrierte kommunale Planung, 7. Abschnitt „Mittelinseln sollen – wo möglich – mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden.“

⁴¹ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., Absatz 5 Handlungsfeld 2: Kommunale Planung, 5.1 Integrierte kommunale Planung, 7. Abschnitt: „Zufußgehende benötigen ein engmaschiges, durchgehendes und möglichst barrierefreies Wegenetz, das nicht ausschließlich auf das Ortszentrum ausgerichtet ist.“



FUSS e.V.-Brandenburg

Verfasser und Fotos:

Dipl. Ing. Bernd Herzog-Schlagk

Stand: 8. Oktober **2026**