

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

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

Chemnitz: Hauptbahnhof – Brühl – Zentrum - Kaßberg

- (1) Chemnitz hat ein für die Größe der Stadt sehr kleines und nur zum Teil bewohntes Zentrum. Der Wunsch der Stadt ist es, die Insellage des Zentrums für zu Fuß Gehende zu überwinden, die durch sehr breite und frequentierte Trassen für den motorisierten Individualverkehr und für die Straßenbahn derzeit gegeben ist. Deshalb wurde für diese Betrachtung von der Verkehrsplanungs-Abteilung der Stadt ein Korridor vorgeschlagen, der die beiden sehr unterschiedlichen Stadtteile Brühl nordöstlich vom Zentrum und Kaßberg im Westen einbindet. Im Rahmen des Projektes wurden folgende Wegeabschnitte und Varianten untersucht:

1. Vom Hauptbahnhof über den Stadtteil Brühl zum Zentrum (Fotos 4 bis 39),
2. vom Hauptbahnhof zum Zentrum (Fotos 40 bis 81),
3. Rundgang um das Zentrum herum (Fotos 82 bis 149 in einer gesonderten pdf-Datei) und
4. punktuelle Betrachtung ausgesuchter Situationen im Stadtteil Kaßberg (Fotos 150 bis 190 in einer gesonderten pdf-Datei)



(3) Die Wegeauswahl mag auf den ersten Blick – vom Bahnhof zum Zentrum – eher touristisch ausgerichtet wirken, die Abschnitte der Wegeketten sind aber weitgehend Alltagswege. Darüber hinaus wurden an vielen Stellen Seitenwege oder Alternativwege einbezogen. Wegen der Gesamtlänge der untersuchten Wegeabschnitte von ca. 5,4 Kilometern konnten diese teilweise nur sehr punktuell, d.h. blitzlichtartig erfasst werden. Zusätzlich wurden die Straßen und Plätze im Stadtteil Kaßberg flächenhafter betrachtet und hier mit ausgesuchten Beispielen aufgenommen. Mit dieser Korridor-Lösung sollte eine gewisse Querschnittsbetrachtung für die Innenstadt von Chemnitz erreicht werden. Der Aufenthalt von zahlreichen Menschen auf den Straßen in der Stadt wurde auf den Fotos aus rechtlichen Gründen nicht dokumentiert. Es ging in der Hauptsache darum, erst einmal ein Gefühl für die Problemlage aus der Sicht von Fußgängerinnen und Fußgängern zu bekommen.

- (2) In Chemnitz fand die erste Begehung im Januar 2016 statt. Die sehr unsichere und unkomfortable Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger im Winter, die von mehreren befragten Passanten als „völlig normal für das winterliche Chemnitz“ bezeichnet wurde, hätte eigentlich eine gesonderte Betrachtung notwendig gemacht.(4) Im Rahmen des Projektes war dies nicht möglich. Es ist durchaus ein Vorteil dieser Betrachtung aus der Sicht von Fußgängern,(5) dass somit alle Jahreszeiten in die Beschreibung der öffentlichen Räume einbezogen werden konnten. Allerdings sollen die teilweise tristen Zustände im Winter nicht darüber hinweg täuschen, ...



- (3) ... dass auch Chemnitz im Frühling eine blühende Stadt ist. Dennoch muss am Anfang darauf hingewiesen werden, dass es sich hier um eine Mängel-Analyse handelt und damit leider die schönen Seiten der Stadt nicht besonders hervorgehoben und die wirklich schönen Orte, z.B. um den Schlossteich oder wesentliche Stadtteile, wie z.B. der Sonnenberg, gar nicht einbezogen werden konnten.



1. Vom Hauptbahnhof über den Stadtteil Brühl zum Zentrum

- (4) Die Stadt ist leider nicht gut an das überregionale deutsche Bahnnetz angeschlossen. Der Hauptbahnhof hat eine einfache, aber doch recht angenehme Eingangshalle. Leider gibt es, wie in vielen anderen Bahnhöfen in Deutschland auch, im gesamten Bahnhofsbereich keinen einzigen Aushang mit einem Stadtplan. (6)



- (5) Und selbst die Eingangshalle ist vom Bahnsteig kommend eher für blinde Menschen als für Sehende zu erkennen. Eine Kennzeichnung, z.B. durch ein Schild „Zum Zentrum ... Meter“, wurde nicht entdeckt. Zu beachten ist an diesem Foto zudem, wie ein undefinierbares Schild mitten im Kreuzungspunkt des Leitsystems für Sehbehinderte aufgestellt wurde. Noch weniger Achtsamkeit geht kaum noch. (7)



- (6) Wer dem Hauptstrom der Aussteigenden folgt, verlässt den Bahnhof auf dem westlichen Ausgang.



- (7) An der Rolltreppe unten angekommen, ist wiederum nicht erkennbar, wo eigentlich die Stadt liegt und in welche Richtung man gehen muss. Eine Fußwegführung gibt es nicht, wohl aber ein geschlossenes Leitsystem für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, an dem man sich orientieren kann.



- (8) Der Weg führt direkt zur Haltestelle der Straßenbahnen. Nach dem „Chemnitzer Modell“, (8) einem Regionalstadtbahn-System zur Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken, kann ein barrierefreier Einstieg an verschiedenen Bahnsteighöhen erfolgen. (9) So können Regionalbahnstrecken z.B. bis zur Zentralhaltestelle im Stadtzentrum durchgeführt werden und man kann vom Zentrum ohne Umsteigen in die Region gelangen. Allein schon dadurch ist die Straßenbahn in Chemnitz ein herausragend komfortabler Baustein des öffentlichen Personennahverkehrs.



- (9) Im Zusammenhang mit der Einrichtung der Haltestelle wurden überdachte farbige Sitzgelegenheiten geschaffen. Eine ansprechende Situation, die allerdings in den Beobachtungszeiträumen nur sehr wenig genutzt wurde.



- (10) Vorbildlich auch hier die Einbindung von angeschnittenen Treppenstufen in das Leitsystem für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen.



- (11) Der Stadtteil Brühl kann nordwestlich vom Bahnhof über die Mauerstraße erreicht werden, ein Hinweisschild gibt es allerdings nicht. Erst an der nach links abknickenden Minna-Simon-Straße gibt es eine Wegweisung für Radfahrer, allerdings zum Zentrum. Generell ist die Wegweisung für Fußgänger auch im Bahnhofsumfeld nicht ausreichend.



- (12) Im Verlauf der Minna-Simon-Straße gibt es einen Fußgängertunnel unter den Bahnanlagen hindurch bis zur Dresdner Straße im Sonnenberg-Viertel, im Volksmund „Bazillenröhre“ genannt. Im Rahmen des Workshops wurde die Verbesserung der sozialen Sicherheit in oberste Priorität gesetzt. Dies bezog sich sicher auf soziale Brennpunkte, aber auch auf solche Situationen wie z.B. in diesem Tunnel. Leider waren die bisherigen „Verschönerungsversuche“ nicht erfolgreich. Möglicherweise kann der Tunnel im Zuge der Verlegung des Zentralen



Omnibusbahnhofes ZOB geschlossen werden, aber dies scheint eine zeitlich nicht einschätzbare Maßnahme zu sein.

- (13) Für die „Übergangszeit“ könnte die Lichtkunstinstallation in der Unterführung des Bahnhofes Hennigsdorf in Brandenburg beispielhaft sein. Die versetzten Lampen machen den Tunnel optisch breiter und verkürzen ihn. Sicherlich könnte man die Anlage heute mit deutlich weniger Energie mit LED-Leuchten betreiben. Anfänglich gab es auch gegen diese Maßnahme Widerstände, heute gehört das Kunstwerk zum Alltag und erhöht die Achtsamkeit zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



- (14) Von der Minna-Simon-Straße stößt man nördlich vom gegenüberliegenden derzeitigen Busbahnhof auf die Straße der Nationen. Diese Hauptstraße mit ihren Parkständen, einem Fahrradstreifen und einer Fahrspur für den Kraftfahrzeugverkehr ist sicher nicht überdimensioniert, ...



- (15) ... doch wirkt die Straße, insbesondere in Richtung Zentrum (Süden) unverhältnismäßig breit. Dies war auch immer wieder ein Kritikpunkt im Zusammenhang mit dem Workshop und den gemeinsamen Begehungen: Die Maßstäbe der Straßen führen dazu, dass sich die Fußgänger klein und verloren vorkommen.



- (16) Das Empfinden hängt natürlich auch sehr stark mit der Höhe der angrenzenden Bauwerke zusammen. Hier ein Blick in Richtung Norden (links im Foto die zukünftige Universitätsbibliothek).



- (17) Sicherlich würde eine Gleisbegrünung eine optische Verbesserung in den grünen Monaten darstellen, so wie sie bereits an anderen Stellen in der Stadt (z.B. Bahnhofstraße südlich von der Zentralhaltestelle) vorgenommen wurde.



- (18) Die geringe Aufkantung am Gleichkörper der Straßenbahn ermöglicht es, dass Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen die Straße überall queren können.



- (19) Die Querung der Straßenbahnschienen über den Gehweg etwa in Höhe der gegenüberliegenden Heinrich-Zille-Straße ist keineswegs barrierefrei ausgebildet. Eine hochgestellte Fußgängerampel reicht nicht aus, um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder mit einem Handy auf der Hand zu warnen. Die Kollision mit einer Straßenbahn ist mit einem sehr hohen Anteil tödlich. Deshalb sind hier Leitelemente wie bei einer Straßenquerung und möglichst zusätzliche optische Signale erforderlich.



- (20) Hilfreich wäre zudem eine optisch auffällige Markierung im Querungsbereich (Foto Brüssel). Diese Stelle ist aus Verkehrssicherheits-Gründen jedenfalls in dieser Form nicht akzeptabel.



- (21) Der Übergang über die Straße der Nationen an der Zöllnerstraße mithilfe einer Mittelinsel ist vom Straßenverlauf weit abgesetzt. Nach den Regelwerken sollen Überwege möglichst in Gehrichtung liegen.(10)



- (22) Die Zöllnerstraße ist anfänglich eigentlich eine angenehme kleine Geschäftsstraße, doch durch die Querparker und Gehwegaufsteller (11) in Verbindung mit der recht brüchigen Pflasterung ist sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sicher nicht so erfreulich.



- (23) Der schlechte Zustand der Beläge der Fußwege wurde im Rahmen des Workshops als Herausforderung hervorgehoben und dann sogar als dringend zu lösendes Problem in die oberste Priorität gesetzt. Es sollen mehr Ressourcen für Fußwegekontrollen und die Gehwegpflege bereitgestellt werden. Die Gehwegpflasterungen sind in den begangenen Straßenzügen sicher ein „Alleinstellungsmerkmal“ im positiven, wie auch im negativen Sinne. Die Platten mit ihren über die Jahrzehnte vorgenommenen Ausbesserungen geben den Straßen ohne Frage ein angenehmes Bild. Sie müssten allerdings teilweise fachmännisch ausgebessert werden, um eine z.B. mit einem Rollator begehbare Fläche zu schaffen. Es ist im übertragenen Sinne die Frage: Die alten Holzfenster erhalten oder neue Kunststofffenster einbauen? Hier scheiden sich die Geister, doch jeder wird wohl zugeben, dass die Kunststofffenster optisch zumeist nicht vergleichbar sind mit den alten Holzfenstern.



- (24) Ein angenehmes Straßenbild ist allerdings auch mit einer Neupflasterung möglich, die sich den Gegebenheiten anpasst. Eine sehr schöne und unauffällige Neupflasterung. Allerdings ebenfalls nicht für die Ewigkeit gemacht, denn die Baumwurzeln werden in einiger Zeit das Pflaster aufbrechen.



- (25) Auf der Südseite des durch die Müllerstraße zerschnittenen Zöllnerplatzes befindet sich ein praxisnahes Kunstwerk, leider verwaist. Im Rahmen des Workshops wurden kleine wohnnahe Grünflächen gewünscht. Diese hier und auch der Teil auf der Nordseite waren zum Zeitpunkt der Begehung menschenleer. Das lag sicher auch an dem ohrenbetäubenden Straßenlärm, der von der Müllerstraße zu hören war. Wichtiger als die Neuanlage dürften angenehme Wegeverbindungen zwischen den Grünanlagen sein.



- (26) Auch wieder eine „Geschmacksfrage“: Der Park nördlich vom Zöllnerplatz ist eine „lauschige Ecke“ mitten im Stadtteil, auf Minimum gepflegt, aber nicht verwildert. Ein Standard, den man auf Reisen z.B. in Barcelona als einen der „tollen städtischen Plätze“ preisen würde. Doch hier geht niemand hin. Ein Zeichen, dass nicht alles eine Frage der Infrastruktur und der Angebote ist.



- (27) Auch wenn die Parks ein wenig vernachlässigt werden müssen, scheint dagegen die Flüssigkeit des Autoverkehrs noch immer in Priorität zu stehen: Zu lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen wurden im Rahmen des Workshops als besonderes Problem hervorgehoben und dann sogar als Lösungsvorschlag „Vorrang für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr an Ampeln“ in die oberste Priorität gesetzt. Deshalb wurden beim Fußverkehrs-Check einzelne Wartezeiten gestoppt. Die Aussage konnte zumindest punktuell bestätigt werden. An dieser Kreuzung waren es z.B. 58 Sekunden Wartezeit und dies entspricht nicht den Anforderungen der Regelwerke.(12) Es folgte eine Grünzeit, die durch die gleichzeitig rechts abbiegenden Fahrzeuge aus der Blankenauer Straße, sogenannte „bedingt verträgliche Verkehrsströme“ (13), teilweise erheblich beeinträchtigt und damit verkürzt wurde. Zahlreiche Kraftfahrer gehen davon aus, dass sie Vorrang haben und „setzen durch“.(14)



- (28) Zurück über die Zöllner Straße in die Straße Brühl, eine ehemals frequentierte Geschäftsstraße, die durch die Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ am Rand von Chemnitz und das neue Geschäfts-Zentrum einen Niedergang erlebte.



- (29) Die Straße wurde als zukünftige Wohn- und Geschäftsstraße aufwändig und sehr abwechslungsreich saniert, die Häuser sind derzeit noch in Arbeit oder teilweise bewohnt. Es deutet sich jetzt schon an, dass die Straße Brühl mit ihrer Bahnhofs- und Zentrumsnähe in wenigen Jahren eine herausragende Wohn- und Aufenthaltsqualität bieten wird.



- (30) Die Halbkugeln vor der Rosa-Luxemburg-Grundschule haben offensichtlich einen generationsübergreifenden Spielwert und sie sind ein „Hingucker“. Weitere Spielangebote für kleinere Menschen wurden allerdings am Brühl nicht gesichtet. Mehrere in Brühl angesprochene Eltern beklagten das Fehlen von wohnungsnahen kleinen Spielplätzen.



- (31) Es ist natürlich keine gute Lösung, Spielplätze den Grundstücken zuzuordnen und damit die Kontakte zwischen den Kindern in der Straße zu erschweren. Ein Paradies, so zeigt sich schon jetzt, wird auch Brühl nicht.



- (32) Aber ein möglichst konfliktfreies „ZUHAUSE“ wäre ja auch schon ein bedeutender Schritt. Zur Verkehrsberuhigung wurde im Kreuzungsbereich Elisenstraße im November 2016 diese dekorative Durchgangssperre aufgestellt. Sie blieb leider nicht konfliktfrei, weil sich Autofahrer daneben auf den Gehwegen durchdrängelten und damit in die Fußgängerzone einfuhren. Wenn der Schriftzug nicht da stehen würde, müssten allerdings weniger aussagekräftige Poller aufgestellt werden.



- (33) Am Ausgang der Fußgängerzone Brühl beträgt die Wartezeit eigentlich erträgliche 28 Sekunden, doch ist die Anzahl der Rotläufer beträchtlich, wenn die Georgstraße kaum befahren ist. Längerfristig, wenn der Straßenzug Brühl belebter ist, sollte daran gedacht werden, ob hier nicht ein überbreiter Zebrastreifen (15) oder gar eine Gehwegüberfahrt (16) eingerichtet und damit die Ampel abgebaut werden sollte.



- (34) Damit ließe sich auch die anschließende derzeit ziemlich ungeordnete Platzsituation (Blick zurück zum Brühl) als Fortsetzung in Richtung Zentrum eindeutiger darstellen...



- (35) ... Zumindest Ortsunkundige können nicht erkennen, dass der Weg hinter dem Platz und dem Einkaufsladen für Fußgänger zur Käthe-Kollwitz-Straße und danach zum Zentrum führt.



- (36) Dahinter, an der Färberstraße, befindet sich ein öffentlicher Spielplatz. Ein Grund mehr, diesen Durchgang aus Brühl zukünftig deutlicher einzubeziehen.



- (37) An der Stelle, an der die Käthe-Kollwitz-Straße nach Westen abknickt, befindet sich ein Fußwegeschild. Auf den ersten Blick ist nicht erkennbar, was das zu bedeuten hat. Man befindet sich auf einem normalen Gehweg. Hier fehlt der Pfeil (nach rechts) ...



- (38) weil es in Richtung Osten einen Fußweg zu einer Haltestelle in der Mühlenstraße und in Richtung Zentrum gibt. Wie auf dem Foto erkennbar, ist zumindest ein Teil der Fußgänger mit der offiziellen Wegeführung nicht zufrieden und geht den direkten Weg...



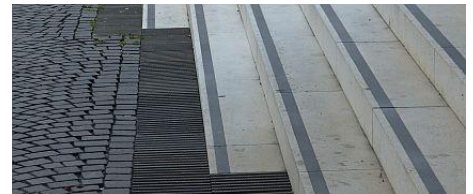
- (39) ... zur Kreuzung Mühlen-, Brücken- und Theaterstraße und damit zum Zentrum an der Stadthalle.



Fortsetzung siehe 3. Rundgang um das Zentrum herum.

2. Vom Hauptbahnhof zum Zentrum

- (40) Wir kommen noch einmal zurück zum Hauptbahnhof und verlassen ihn nun durch die Haupthalle (siehe Foto 4). Der Ausgang ist nicht als Weg zum Zentrum, sondern lediglich als Fluchtweg gekennzeichnet.
- (41) Vor dem Gebäude befindet sich ein recht großer Platz mit Sitzgelegenheiten am Rand (rechts im Bild) und den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (links). Vorher aber...
- (42) ... sind direkt am Hauptaussgang nicht barrierefreie angeschnittene Treppenstufen zu überwinden.
- (43) Am Westausgang (siehe auch Foto 10) ist die vergleichbare Situation mit hellen Stufen deutlich besser gelöst.
- (44) Direkt vor dem Bahnhofsvorplatz (Foto 41) sind noch zwei Fahrspuren durchgeführt worden, auf denen Pkw's parkten oder zum Aussteigen hielten und damit die Fußgänger auf dem Weg zu den Tram-Haltestellen und dem Zentrum behinderten. Es ist unverständlich, warum dies nicht zumindest in einem breiten Streifen auf dem direkten Weg zu den Haltestellen durch ein absolutes Halteverbot und für den Rest durch ein eingeschränktes Halteverbot (17) unterbunden wird. Zurzeit handelt es sich um einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, aber die Geschwindigkeit ist hier nicht das Problem.
- (45) Im Winter war die Situation durch die Schneeablagen noch ungünstiger für die Fahrgäste.
- (46) Nur wenige Schritte östlich befindet sich ausreichend Platz und der Weg vom Auto zum Zug wäre dadurch nicht länger.



- (48) Die Radabstellanlagen befinden sich westlich vom Hauptausgang und sind offensichtlich auch im Sommer derzeit noch gerade so ausreichend. Sie stören den Fußverkehr nicht, ...



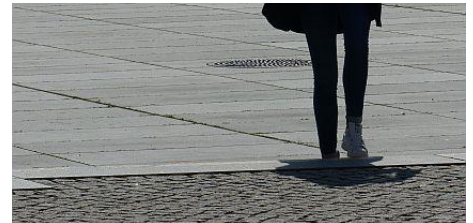
- (49) ... es sei denn, die Räder werden so angeschlossen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren ein paar Meter weiter noch einige Radständer frei, aber Radfahrer haben es eben auch mitunter eilig.



- (50) An der Ecke des Bahnhofes zur Bahnhofstraße befindet sich der erste Wegweiser in einem desolaten Zustand. Das ist nun gerade nicht die Hauptgehrichtung von Fußgängern und der Wegweiser ist auch sonst kaum wahrnehmbar. Also folgen Ortsunkundige dem Fußgängerfluss.



- (51) Nach der Überquerung der Fahrbahnen am Hauptausgang des Bahnhofes gibt es noch einmal eine angeschnittene Treppenstufe. Vom Bahnhof aus ist sie nicht erkennbar. Ohne auffällige Kantenmarkierung ist sie damit nicht nur für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit äußerst gefährlich.



- (52) Auf dem Bahnhofsvorplatz wissen Ortsunkundige nicht, in welche Richtung man zum Zentrum gehen muss. Der Platz endet etwas unvermittelt in der Bahnhofstraße ohne Gehweg-Weiterführung in einem Parkplatz.



- (53) Auch hier wieder mit einer angeschnittenen Stufe (siehe Fotos 42 und 51).



- (54) Der weitere Weg führt unweigerlich über die vorbildlich gestaltete Querungsanlage über die Bus- und Straßenbahntrassen auf die gegenüberliegende Seite der Bahnhofstraße.



- (55) Im Januar waren die Straßenbahnsteige nicht barrierefrei zu erreichen, (im Hintergrund der Hauptbahnhof): Die Straßenbahngleise waren zwar vom Schnee befreit, der dann aber auf den Bahnsteigen gelagert wurde.



- (56) Die Durchgänge von einem Bahnsteig zum anderen hatten sich die Fahrgäste selbst „ertreten“.



- (57) Im Verhältnis zur gesamten Verkehrsfläche dieses recht großen Platzes sind die Aufstellflächen für die Fahrgäste an den Bushaltestellen eher knapp bemessen.



- (58) Die Bahnhofstraße ist dann eine für zu Fuß Gehende eher unattraktive breite Verkehrsachse, die dann das Zentrum südlich tangiert.



- (59) Nach der Querung der Bahnhofstraße befindet sich an der Carolastraße der erste deutlich erkennbare Wegweiser für Fußgänger. Leider fehlen die im Regelwerk vorgesehenen Entfernungsangaben zumindest in „Meter“ oder besser sogar noch zusätzlich in „Zeit“.(18) Diese Wegweiser ermöglichen nicht die Entscheidung, auf eine Straßenbahn zu warten oder den Weg zu Fuß in etwa 10 Minuten bis zum Zentrum zurückzulegen.



- (60) Von der Carolastraße aus hätte man den schönsten Durchblick auf das sehr kleine historische Ensemble um den Theaterplatz (Kunstsammlungen, Opernhaus, Petrikirche), wenn man ihn nicht durch einen in die Straße vorgezogenen Baukörper, durch überdimensionierte Hinweisschilder für den Kfz-Verkehr und weitere Werbetafeln verstellt hätte. Wenn diese Bausünde nicht wieder rückgängig gemacht werden kann, sollten die Fußgänger möglichst auf der anderen Straßenseite geführt werden.



- (61) Mitunter stehen auch Bäume an der falschen Stelle. Der Gartenarchitekt Peter Joseph Lenné hätte hier eine Sichtachse geschaffen.



- (62) Immerhin haben die Fahrer der Straßenbahnen einen guten Blick auf das Ensemble.



- (63) Solche Situationen sind nicht nur städtebaulich unsensibel, sie zeigen den Fußgängern auch, dass es selbst in dieser relativ unbedeutenden Nebenstraße nicht um sie geht, sondern um die Autoverkehrs-Lenkung. Solche übergroßen Wegweisungsschilder beschleunigen den Kraftfahrzeugverkehr unnötig und sollten grundsätzlich nicht mehr in Stadtgebieten zur Anwendung kommen. (19)



- (64) Der zugestellte Übergang über die Carolastraße. Hier sollte zudem geprüft werden, welchen praktischen Nutzen der Grünpfeil für den Rechtsabbiegeverkehr aus der Carolastraße hat. Er bedeutet für die Fußgänger, die die Querung zu den Straßenbahnhaltestellen und zum Theaterplatz benutzen, einen zugeschalteten Konflikt bei Fußgängergrün.



- (65) Das Thema „Wegweisung“ zum letzten Mal: Sie sind vor allen möglichen Hintergründen kaum erkennbar. Vielleicht würde es ausreichen, jeweils eine grellfarbige Banderole mit der Meter-/ Zeitangabe anzubringen. Das wäre wohl kostengünstiger als neue Schilder herzustellen.



- (66) Noch ist der etwa 300 Meter vom Bahnhofsausgang entfernte Theaterplatz nicht erreicht, nach der Bahnhofstraße muss nun bereits die nächste überdimensioniert erscheinende Straßenschneise überquert werden, die Straße der Nationen. Gerade an dieser Stelle wäre eine Begrünung sinnvoll (vergleiche Foto 17).



- (67) Den kleinen historischen Schatz der Stadt versteckt man hinter der Straße der Nationen. Es sind nur insgesamt vier Fahrspuren plus die beiden Straßenbahngleise, aber es wirkt unüberbrückbar. Wenn eine als angenehm empfundene Innenstadt entstehen soll, sollte das Hauptaugenmerk darauf gerichtet sein, diese optischen Schneisen und damit auch die empfundene Autodominanz zu verringern.



- (68) Vor dem nördlichen Übergang gibt es eine Situation, die von Sehbehinderten mit Stock ertastet, aber von Sehenden kaum wahrgenommen wird...



- (69) Hinter einer Wasserabflussrinne befinden sich immerhin drei Stufen. An der Bordsteinkante dann wieder ein regelgerechtes Leitsystem.



- (70) Es ist nicht erkennbar, dass der barrierefreie Weg links hinter diesen Büschen geführt wird.



- (71) Die Lichtsignalanlage (hier auf der Südseite der Querung) benötigt etwa 43 Sekunden, bis alle Ampeln grün zeigen. Durch die versetzte Schaltung kommt man zwar vorwärts, benötigt aber insgesamt auch schon einige Zeit zur Querung der Straße. Das Problem scheint nach Beobachtungen eher zu sein, dass die in Mittellage geführte Straßenbahn nicht erreicht werden kann und bei Rot für Fußgänger vorbei- oder abfährt.



- (72) Das Problem ist die letzte Ampel auf der Nordostseite der Querung, die offensichtlich wegen der zahlreichen Linksabbieger in die Carolastraße etwa 61 Sekunden lang Rot zeigt. Das ist nicht regelkonform (12) und der ältere Herr, sicher kein typischer Rotgeher, wurde schon sehr unruhig.



- (73) Will man den Theaterplatz begehen, verschwindet die städtische Silhouette noch einmal hinter einer treppenbegleitenden Stahlbetonmauer. Man ergeht also nicht den Platz, sondern steigt die Treppe an einer Mauer nach unten, die die Blickachse blockiert...



- (74) ... und die Menschen kleiner macht.



- (75) „Auf dem früheren Stadtanger [...] wird der schönste Platz von Chemnitz von einem bedeutsamen architektonischen Ensemble umrahmt und straßenseitig von einem modernen Theatron abgeschlossen.“(20) Es fragt sich nur, an wie vielen Tagen das „moderne Theatron“ genutzt wird und an wie vielen Tagen man diese massive Bauweise in Kauf nehmen muss.



- (76) Auf dem Theaterplatz weiß man nicht, ob man rechts oder links an der Oper vorbeigehen sollte. Eine Wegweisung gibt es dort nicht, aber linksseitig in Richtung Süden gibt es einen Torbogen, der einladend wirkt. Der Blick zurück ist wiederum mit der Oper (links) und dem Museum (rechts) sehr angenehm...



- (77) ... der Blick nach vorne macht eher ratlos. Möglicherweise würden das städtebauliche Durcheinander und die unübersichtliche Situation durch den geplanten Neubau des Theaters verbessert.



- (78) Wenn eine Bank einen Preis bekommen könnte, dann wäre es sicher diese in der Karl-Liebknecht-Straße in einer romantischen Ecke hinter der Oper. Sie war stets belegt.



- (79) Ein paar Schritte weiter wird die Situation für Fußgänger unübersichtlich, weil nicht erkennbar ist, welche der möglichen Wege letztlich zu Parkdecks oder Parkplätzen führen und welcher Weg tatsächlich zum Zentrum führt.



- (80) Hier war einmal die Schneesituation hilfreich, weil die freigelegten Fahrspuren deutlich von dem nicht gereinigten Gehweg zu unterscheiden waren.

Erst an der Brücken- Ecke Mühlenstraße befindet sich die nächste Wegweisung, so dass man bestätigt wird, sich auf dem richtigen Weg zu befinden.



- (81) An dieser Stelle aber empfindet man die Stadt eher als ein Autobahnkreuz. Weder die Stadthalle auf der anderen Straßenseite, noch die dahinter liegende Fußgängerzone Stadtzentrum sind auch nur zu erahnen.



Die beiden folgenden Abschnitte:

3. [Beobachtungen im und um das Zentrum herum](#) (Fotos 82 bis 149)

4. [punktuelle Betrachtung ausgesuchter Situationen im Stadtteil Kaßberg](#) (Fotos 150 bis 190)
befinden sich jeweils in einer gesonderten pdf-Datei.

Das [Fazit](#) aus all diesen Betrachtungen wurde ebenfalls in einer gesonderten pdf-Datei zusammengestellt.

Anmerkungen und Quellen zu diesem Abschnitt:

- (1) 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 muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. (2) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann BlitZlicht auch von mehreren Personen durchgeführt werden, 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 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.
- (2) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009
- (3) Der Rote Turm ist das älteste Wahrzeichen der Stadt, er wurde gegen Ende des 12. Jhs. erbaut.
- (4) Nach unserem Wissen gibt es in der Fachliteratur bisher nur wenige Hinweise über die Zustände, die man Fußgängerinnen und Fußgängern bei ungünstigen Witterungsverhältnissen zumutet. Die ganz „normalen“ Zustände, Wochen nach dem letzten Schneefall in Chemnitz 2016, zeigten, dass es so auf gar keinen Fall hingenommen werden kann: Die Schneeräumung durch Grundstückseigentümer und teilweise auch durch die öffentlichen Verkehrsbetriebe funktionierte nicht und wurde offensichtlich auch nicht kontrolliert und sanktioniert.
- (5) Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Autofahrerinnen und Autofahrer gemeint.
- (6) Nachfrage am 27.1.2017 beim Bahn-Personal, das gerade eine Schadensaufnahme durchführte und dies hätte wissen müssen.
- (7) Achtsamkeit wird hier verwendet als Wahrnehmung der Bedürfnisse anderer Menschen.
- (8) siehe https://de.wikipedia.org/wiki/City-Bahn_Chemnitz, aufgerufen am 06.09.2017
- (9) nach der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) mit mindestens 38 cm Höhe bzw. im innerstädtischen Bereich von Chemnitz mit 20 cm Einstiegshöhen.
- (10) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 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.“
- (11) „Gehwegaufsteller“, „Kundenstopper“, „Kundenfänger“ oder wie sie auch immer bezeichnet werden, benötigen eine Behördengenehmigung und führen insbesondere in Fußgängerzonen oder Einkaufsstrassen mitunter ein lästiges Eigenleben. Ihre Wirkung ist in der Werbe-Fachwelt äußerst umstritten.
- (12) In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV wird die Warteempfindlichkeit von Fußgängern hervorgehoben und als kritische Grenze eine Wartezeit von mehr als 40 Sekunden genannt. (3.3.5) Längere Wartezeiten erhöhen den Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten und dadurch steigt die Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer. In den mittlerweile durch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2016) ersetzen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstrassen wurde noch ausgeführt, dass Fußgänger ungern länger als 30 Sekunden warten (EAE 1985; 5.2.1.10, Seite 51). Auch in wissenschaftlichen Untersuchungen werden 30 Sekunden als noch "zumutbare Wartezeit" angegeben, z.B. Rose H. et al. (1982) Kriterien für Gestaltung und Einsatz der Anlagen des Fußgängerverkehrs, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Köln. In den Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA 2015 steht lediglich: „Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußgängerverkehrs sollte möglichst kurz sein.“ (2.3.1.5) Allerdings soll eine Umlaufzeit von mehr als 90 Sekunden vermieden werden und die maximale Umlaufzeit darf 120 Sekunden betragen (2.6).
- (13) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA 2010, 2.3.1.1.: „Abbiegeströme, die gemeinsame Konfliktflächen [...] mit parallelen Fußgänger- oder Radfahrerströmen haben, können als bedingt verträgliche Verkehrsströme mit diesen unter Beachtung der Vorrangregeln nach StVO gemeinsam freigegeben werden.“
- (14) Als „Durchsetzen“ wird das Drängeln oder gar durch Fußgängergruppen hindurchfahren bezeichnet, das im Widerspruch zur StVO, §9, (3) steht: „Auf Zu-Fuß-Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen, wenn nötig, ist zu warten.“ Das gilt grundsätzlich, selbst wenn Fußgänger bei Rot die Fahrbahn überqueren.
- (15) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 3.3 (2) „FGÜ sollten 4 m breit sein [...] Bei stärkerem Fußgängerverkehr sollte die Breite vergrößert werden.“
- (16) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 2006, 6.2.1.1.: „Soll ein Höhenunterschied vermieden werden und haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen, sollten Gehwegüberfahrten ausgebildet werden.“ und: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 2002, 3.3.6.1, Bild 12.
- (17) Straßenverkehrs-Ordnung StVO, Anlage 2, Zeichen 283 bzw. 286
- (18) Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr M WBF 2007, 4.4.: „Einladender wirken häufig Minutenangaben.[...] Als Maß der Gehgeschwindigkeit können 1,0 – 1,2 m/s angenommen werden. Bei 1,0 m/s ist gewährleistet, dass die angegebene Zeit bis zum Ziel von ca. 85 % aller Fußgänger eingehalten werden kann.“ Weitere Informationen siehe <http://www.geh-recht.de/wegenetze#Ausschilderung>

(19) Es handelt sich um die Richtzeichen 438/439 der StVO §42, Anlage 3, 2. Wegweiser außerhalb von Autobahnen. In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu den §§39 bis 43, III, 3. a) ist angemerkt: „Die Ausführung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist auf das tatsächliche Erfordernis zu begrenzen; unnötig groß dimensionierte Zeichen sind zu vermeiden.“ In der Tabelle wird für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 bis 100 km/h als Größe 2 für rechteckige Verkehrszeichen 900 x 600 mm angegeben. Im aktuellen Regelwerk ist angemerkt: Die Anbringung der Wegweisung an Verkehrszeichenbrücken oder an Kragarmen über der Fahrbahn sollte außerhalb des Bereichs von Autobahnen oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen eine Ausnahme sein.“ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen, RWB 2000 (S.21). In einer Stellungnahme durch Univ.-Prof.Dr.Ing. Helmut Holzapfel der Universität Kassel für die Stadt Hamburg sind nach dem aktuellen Rechtsstand Schilderbrücken innerorts grundsätzlich zu vermeiden (Mai 2015).

(20) So steht es im: CHEMNITZ TOURISTISCHER STADTPLAN, CMT City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH.

Für die Begehungen verwendete Pläne:

Neben den Karten im Internet, z.B. Google Kartendaten © 2017 GeoBasis-DE/BKG, zuletzt aufgerufen am 06.02.2017, standen zur Verfügung:

- Stadtplan CHEMNITZ, 10. Auflage - ohne Datum, Städte-Verlag, Maßstab 1:22 500, Innenstadt 1:11 250.
- STADTPLAN CHEMNITZ, 12.Auflage - ohne Datum, Dr. Barthel Verlag, Maßstab 1:20 000, Innenstadtkarte 1:10 000.
- CHEMNITZ TOURISTISCHER STADTPLAN, ohne Datum, CMT City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH, ohne Maßstabsangabe.
- INNENSTADT-PLAN FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN, Oktober 2009, Stadt Chemnitz, ohne Maßstabsangabe.
- CHEMNITZ, ohne Datum, CWE Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH, ohne Maßstabsangabe.

Fotos: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.

Begehungen am 26. + 27. Januar, 24. März und am 4. + 5. September 2017
Aufzeichnungs-Stand: 21. September 2017

Verantwortlicher Projektleiter: Dipl.-Ing. Bauwesen **Bernd Herzog-Schlagk**
(Vita siehe www.fuss-ev.de>Verein>Vorstand)

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

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

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

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