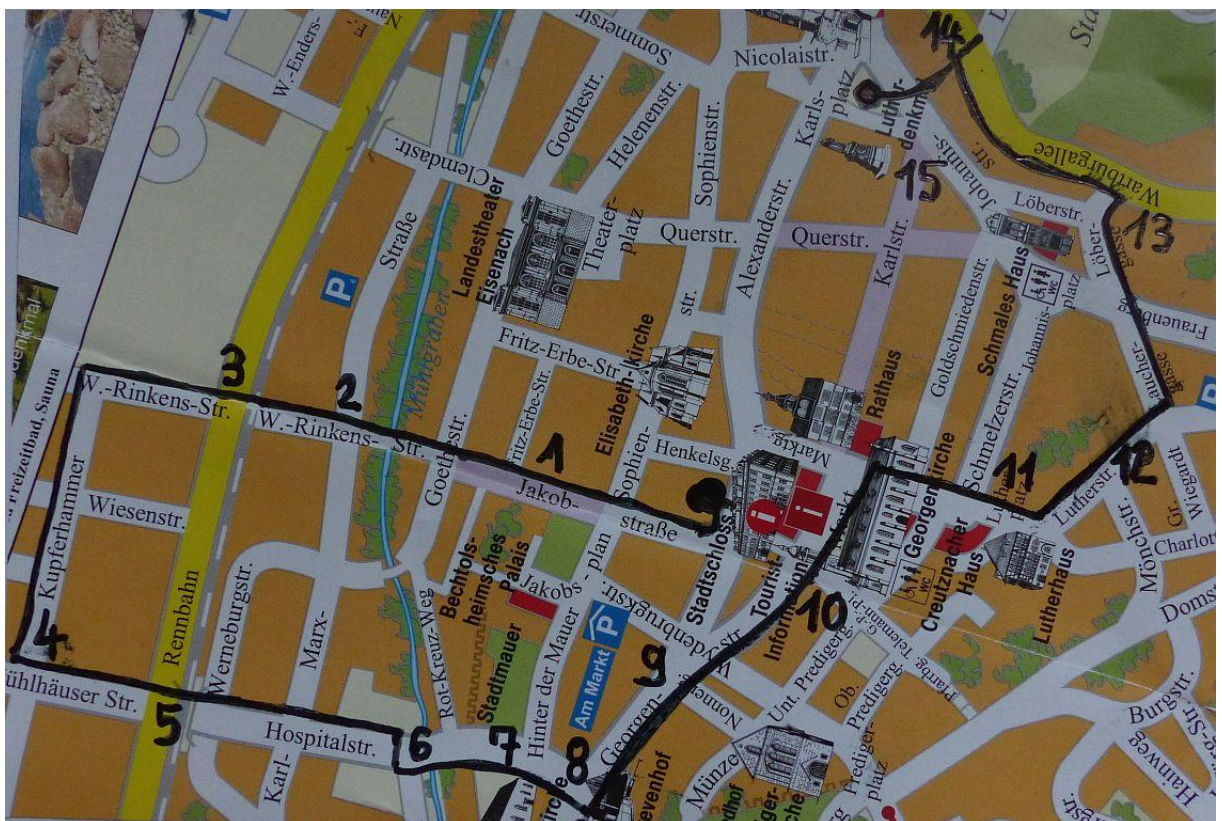


„Stadt wahrnehmen!“ (1)

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

Eisenach:

Vom Rathaus in Richtung Norden über den Mühlengraben bis zum Kupferhammer und zurück bis zum Hellgrevenhof zur Georgenstraße, weiter zum Markplatz und dann bis zur Schmelzerstraße.(3)



0 Die Randnummern ohne Klammern sind die Stationen des Fußverkehrschecks „Stadt wahrnehmen!“.

(1) Die Randnummern in Klammern beziehen sich auf die Nummerierung der Dokumentation des Fußverkehrschecks „Blitzlicht“ in der Datei [Drei Wege durch die Innenstadt](#), in der die jeweiligen Situationen und auch die Vorschläge mitunter ausführlicher beschrieben sind.

1 **Die Jacobstraße** wurde lediglich von etwa zwei Drittel der beteiligten Personen positiv beurteilt (64/36 positiv/negativ).

Die positiven Begründungen waren die Verkehrsberuhigung und das weitgehende Fehlen von Autos und dadurch die ganzflächige Nutzungsmöglichkeit (4 x). Es sei ein übersichtlicher, parkähnlicher und breiter Weg (2 x) und die Breite sei ausreichend für eine Fuß- und Rad-Mischung (2 x). Die Pflasterung wurde als gut und



gepflegt bezeichnet (2 x) und es gäbe einen eigenen Weg für Kinderwagen, Rollstühle etc. Auch Sitzgelegenheiten seien vorhanden (2 x).

Negativ angemerkt wurde, dass die Kiesflächen nicht „hübsch“ seien. Die Straße sähe durch die geradlinige Führung aus wie eine Durchgangsstraße mit strikt getrennten Bereichen für Fußgänger und Autofahrer. Die Radfahrer führen ohnehin, wo sie wollen. Dabei sei sie eigentlich nur eine Zufahrtsstraße zu Wohngebäuden, insofern wurde die Gestaltung und Aufteilung der Verkehre als unverhältnismäßig empfunden. Eine Fußgängerzone solle Fußgänger priorisieren und wenig bis gar keinen Autoverkehr haben, das sei baulich nicht umgesetzt worden. Die Bürgersteige seien zu schmal (1 x). Der mit Zebrastrifen gepflasterte Mittelstreifen sei für Rollstuhlfahrer ungünstig (2 x) und überhaupt sei die unschöne Pflasterung nicht akzeptabel (2 x). Kritisiert wurden auch die zu hohen Hecken (2 x) und die Beleuchtung. Empfohlen wurde die Aufstellung von Sitzgelegenheiten, von denen aus man das herrliche Stadtpanorama von Eisenach genießen kann. Der südliche Teil der Jakobstraße wirke wie ein Wohnhof mit Parkplatz und habe zu schmale Gehwege.

2
(38)

Die Querung der Marx-Straße im Verlauf der Wilhelm-Rinkens-Straße wurde ebenfalls von etwa 2/3 der Beteiligten positiv bewertet (64/36 positiv/negativ).

Positiv hervorgehoben wurde die übersichtliche und sichere Straßenüberquerung (4 x) und die freie Sicht wegen der fehlenden Pkw-Abstellplätze am Straßenrand. Der Fußgängerüberweg sei barrierefrei, gut ausgeleuchtet und durch die Straßenüberhöhung sehr gut wahrnehmbar.



Negativ wurde dagegen angemerkt, dass insbesondere im Randbereich die Pflasterung verbesserungswürdig sei (9 x), einseitig fehle eine Bordsteinabsenkung. Die Fahrradbeschilderung sei nicht günstig, da ein Fußgängerüberweg im Verlauf einer Radroute Radfahrerinnen und Radfahrer dazu verleite, auf dem Fußgängerüberweg von einem Vorrang auszugehen (3 x). Es wurde der Wunsch vermerkt, die räumliche Situation ästhetisch aufzuwerten.

3
(33)
bis
(37)

Der Tunnel und die Querung über die Straße Rennbahn wurde überwiegend, aber nicht ausschließlich negativ beurteilt (83/17 negativ/positiv).

An der eindeutigen Spitze der Negativ-Nennungen waren die fehlende Beleuchtung auch am Tage (15 x) und die zu kleine Aufstellfläche vor dem Übergang (8 x). Vorgeschlagen wurden Leuchtwerbung, Illuminationen oder überhaupt ein freundlicher Anstrich und Lampen, um die angsteinflößende Atmosphäre (3 x) zu vermindern. Zur Vergrößerung der Aufstellfläche sollen die Umlaufsperrern zurückversetzt werden. Der Tunnel sei deutlich zu schmal und häufig auch recht schmutzig. Die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr sei problematisch. Vorgeschlagen wurden Schilder an den Eingängen zum Tunnel „Radfahrer absteigen!“ (2 x). Kritisiert wurden darüber hinaus die zu kurze Grünzeit an der Ampel (2 x), der unerträgliche Lärm beim Warten und die schlechte Pflasterung auf der anderen Straßenseite Rennbahn Ecke Rinkens-Straße.



Ausschlaggebend für positive Bewertungen war, dass der Tunnel nicht sehr lang und die Pflasterung eben sei. Der Bürgersteig sei an der Straße Rennbahn abgesenkt und der Ampelmast stehe nach neuerlichem Umbau mittig.

4
(16)
und
(17)

Die Querung der Straße Kupferhammer im Verlauf der Mühlhäuser Straße wurde eher negativ beurteilt (71/29 negativ/positiv).

Negativ wurde vermerkt, dass die Bordsteinabsenkung nicht weiterhilft, wenn sich dort Rechtsabbieger vor der Haltelinie aufstellen. Das heißt, die Absenkung ist zu weit in die Straße hineinversetzt und die Haltelinie zu weit vorgezogen (7 x). Die Frequentierung durch Autos sei wegen der „Netto“-Zufahrt und einer an der Rennbahn verhinderten Einfahrt in die Mühlhäuser Straße nicht zu unterschätzen. Deshalb sei dieser an sich recht unbedeutende Übergang für Kinder gefährlich und für Rollstuhlfahrer nicht geeignet. Es wurde darauf hingewiesen, dass in den Querstraßen davor, in der Wiesenstraße und in der Rasenstraße die Bordsteine nicht abgesenkt sind (3 x).



Ausschlaggebend für positive Bewertungen war, dass es an dieser Stelle wenig Autoverkehr gäbe und der Übergang barrierefrei sei (3 x).

5
(10)
bis
(15)

Die Querung der Straße Rennbahn und die Unterführung im Verlauf der Hospitalstraße wurde zu etwa zwei Drittel negativ beurteilt (67/33 negativ/positiv).

Negativ hervorgehoben wurde, dass der Gehweg zu schmal sei (6 x) und die Straßenüberquerung durch Absperrgitter in einem zu engen Bogen um die Ecke geführt wird (3 x). Diese Absperrgitter machen das Gehen für Fußgängergruppen schwierig. Hinzu käme eine zu kurze Grünzeit an der Ampel. Unebenheiten unter der Unterführung sollten geebnet werden, es sei ungepflegt, es gäbe scharfkantiges Gelände und Pfosten seien gebrochen. Die westliche Seite der Hospitalstraße sei mit einem Rollstuhl kaum befahrbar (4 x).



Die positiven und fehlenden Entscheidungen (immerhin 9 Beteiligte) wurden nicht begründet.

6
(46)

Die Querung der Hospitalstraße an der Stelle der Straße Fischerstadt wurde dagegen von etwa zwei Drittel der Beteiligten positiv beurteilt (64/36 positiv/negativ).

An diesem Fußgängerüberweg waren die Auffassungen bezüglich der Übersichtlichkeit kontrovers. Der Zebrastreifen wurde generell als positiv eingeschätzt, die Straßenquerung als weitgehend übersichtlich (3 x). Positiv seien auch die abgesenkten Bordsteine und damit die Barrierefreiheit.



Andererseits wurden die Unübersichtlichkeit und die Abnutzung der Zebrastreifen als Gründe für eine negative Einschätzung herangeführt. Es gäbe ein hohes Autoverkehrsaufkommen und die Beschilderung und Markierung seien eher unauffällig (2 x). Die Verkehrszeichen kämen zu spät und deshalb wird der Fußgängerübergang häufig zu spät wahrgenommen und nicht beachtet. Der Vorschlag einer Teilnehmerin, dass hier eine Ampel besser wäre, da Schule, Kita und Krippe sich direkt in der Nähe befinden, wurde von den anderen Teilnehmenden nicht aufgegriffen. Es wurde darüber diskutiert, wie der Fußgängerüberweg z.B. mit einer breiteren Querungsstelle, einem 3D-Zebrastreifen (vgl. Quelle 7) oder zumindest zusätzlichen blau-weißen Leitzylindern oder Folien an den Schilderpfosten (vgl. Quelle 8) deutlicher herausgearbeitet werden kann. Außerdem solle die Beleuchtung verbessert werden. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass die Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrer etwas zu gering sei (3 x).

An dieser Stelle wurde noch angemerkt, dass der Weg am Mühlgraben in der Achse Fischerstadt – Rot-Kreuz-Weg derzeit „verschenktes Potenzial“ und deutlicher herauszuarbeiten sei (2 x).

7
(47)
bis
(49)

Die Einmündung der Straße Hinter der Mauer in die Hospitalstraße wurde überwiegend positiv beurteilt (81/19 positiv/negativ).

Als Begründung für die positive Bewertung wurde lediglich die großzügige Gestaltung genannt.

Negativ wurde angemerkt, dass die Ausfahrt aus dem CityParkhaus von Rollstuhlfahrern schlecht überfahren werden könne und sie deshalb die Fahrstreifen nutzen. Auch sei die Überquerung der Furt „An der Sonne“ für Rollstuhlfahrer schlecht (3). Der Umweg für die Straßenüberquerung mit der Bürgersteigabsenkung an der Kurve ohne Fußgängerampel sei unverständlich und unübersichtlich (2)



8
(50)
bis
(51)

Die Überquerung der Georgenstraße wurde von etwa zwei Dritteln der Beteiligten negativ bewertet (64/36 negativ/positiv).

Negativ hervorgehoben wurden an dieser Kreuzung die zu lange Rotzeit an der Ampel (7 x) und die zu kurze Grünzeit (2 x). Der Fußgängerweg sei sehr schmal (3 x), die Pflasterung teilweise schlecht und in der Kurve schräg abfallend (3). Der Übergang im Verlauf der Georgenstraße sei viel zu weit abgesetzt und es gäbe ein „Geländerchaos“. Mit dem Rollstuhl hätte man hier keine Chance. Ein Stoßseufzer einer beteiligten Person: „Gibt es für die Absperrgitter nicht schönere Lösungen, die ebenso die Sicherheit der Fußgänger berücksichtigen?“



Immerhin schätzten mehr als ein Drittel der Beteiligten die Übergangssituation an dieser Einmündung positiv ein und als Begründung wurde lediglich ein Mal der „sichere Überweg mit Ampel“ genannt.

9
(52)
und
(53)

Auch die Georgenstraße selbst wurde trotz ihrer Tempo 30-Regelung zu zwei Dritteln negativ beurteilt (64/36 negativ/positiv).

Bemängelt wurde der zu starke Autoverkehr, die zu schmalen Gehwege mit ihren Auslagen (2 x) sowie die gefährliche und unübersichtliche Quersituation im Verlauf der Straße, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (6 x). Auch hier seien Absperrgitter hinderlich und die Haltelinien seien teilweise zu

weit nach vorne gezogen. Der Fußgängerüberweg zur Alexanderstraße sei zu steil und überhaupt sei dieser sehr schöne Platz mit Brunnen schwer erreichbar und in seiner Wirkung durch die Straßenführung stark negativ beeinträchtigt. Ab hier solle bereits der Verkehrsberuhigte Bereich beginnen, um den Vorrang für den Fußverkehr zu verdeutlichen.

Für die positiven Bewertungen gab es keine Begründungen.



10
(54)
und
(55)

Die Querung von der Georgenstraße zum Markt wurde mit etwas geringerer Mehrheit positiv bewertet (60/40 positiv/negativ).

Positiv wurde angemerkt, dass die Überquerung der Georgenstraße durch den Zebrastreifen gesichert wurde (3 x), eine bessere Beleuchtung würde dies noch untermauern.



Bemängelt wurde, dass es keinen Zugang vom südlichen Gehweg der Georgenstraße direkt zum Markt gibt (5 x). An der weit zurückversetzten Bordsteinabsenkungsstelle (3 x) befindet

sich auf der anderen Straßenseite ein Parkplatz und dahinter eine Kette. Hier fehle ein Fußgängerüberweg in direkter Fortsetzung des Gehweges. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass die Pflasterung in Post-Richtung nicht rollstuhlgerecht sei (3 x).

11
(57)

Die Querung der Schmelzerstraße südlich vom Markt wurde einheitlich negativ beurteilt (100/0 negativ/positiv).



Die Situation war offensichtlich für viele Beteiligte überraschend. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es einen fast ungebrochenen Autoverkehrsfluss in nicht regelkonformer Geschwindigkeit und bei fehlender Anhalterebereitschaft der Linksabbieger. Die Autofahrerinnen und Autofahrer gingen offensichtlich davon aus, dass sie Vorrang gegenüber den querenden Fußgängerinnen und Fußgängern haben, was allerdings nicht der Fall ist. Die Einbahnstraßen-Regelung nach Verlassen des Marktplatzes suggeriert offensichtlich eine Vorfahrt und das Fehlen entgegenkommender Fahrzeuge begünstigt dies noch. Beklagt wurde zudem eine zu große Eckausrundung.

Vorgeschlagen wurden möglicherweise temporäre Maßnahmen zur Verminderung des Abbiegeradius und damit einer Verengung des Einmündungsbereiches, die Anlage eines Fußgängerüberwegs oder gar einer Lichtsignalanlage.

Anmerkungen und Quellen:

(1) „Stadt wahrnehmen! - walk and notice“ ist ein Format eines Fußverkehrs-Checks mit dem Ziel, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Begehung zu einer Grob- und Detail-Analyse des öffentlichen Raumes aus der Sicht von Fußgängerinnen und Fußgängern zu motivieren und anschließend die eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen der anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu vergleichen und zu diskutieren. Die Beteiligten werden gebeten, auf einem sehr genau festgelegten Weg mit einer maximalen Länge von 2 Kilometern etwa 45 Minuten lang möglichst mit niemandem zu sprechen, die Handys auszuschalten und jeder für sich die Eindrücke festzuhalten. Sie erhalten dafür eine Wegeprotokoll-Vorlage mit einer Wegeskizze, die in 15 bis maximal 20 Bereiche unterteilt ist. Es wird darum gebeten, jeden einzelnen Straßenabschnitt oder Platz und jede einzelne Querungsanlage auf diesem Weg als „eher positiv“ oder „eher negativ“ zu beurteilen und dies auch zu begründen. „Zwischenbeurteilungen“ sind ganz bewusst nicht vorgesehen. Nach dem Eintreffen am Endpunkt wird der gleiche Weg innerhalb von wiederum 45 bis 75 Minuten als Gruppe im Format einer Ortsbesichtigung gemeinsam zurückgelegt. An jedem Punkt wird durch den lediglich moderierenden Exkursionsleiter abgefragt, wer ein „+“ oder ein „-“ gesetzt hat und anschließend werden insbesondere die „Minderheiten-Eindrücke“ abgefragt und diskutiert. Ist der zu gehende Wegabschnitt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mehr als zwei Kilometer lang oder ist eine eher genauere/langsamere Begehung zu erwarten, sollte er nur ein Mal begangen werden. Bei dieser Variante folgt jeweils nach der individuellen Beurteilung gleich das gemeinsame Gespräch. Die Methode wurde im Rahmen eines Lehrmoduls im Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ der Technischen Universität Berlin von Bernd Herzog-Schlagk vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. entwickelt und im Juni 2016 erstmals mit einer Studentengruppe (2) sowie im Juni 2017 im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ des FUSS e.V. in der Modellstadt Rendsburg durchgeführt.

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

(3) Der Fußverkehrs-Check in Eisenach wurde im Check-Format „Stadt wahrnehmen!“ durchgeführt. Es nahmen insgesamt 29 Personen teil (19 männlich / 10 weiblich). Das Alter wurde leider nur von wenigen der beteiligten Personen angegeben. Von den Beteiligten haben sich 26 Personen folgendermaßen zugeordnet: 6 waren nach eigenen Angaben in Verwaltungen tätig, 6 in verschiedenen Verbänden, 5 waren städtischen Gremien zuzurechnen, 3 der Politik, 2 der Polizei, 2 der Presse sowie jeweils 1 Person dem Verkehrsunternehmen und dem Tourismus. Die übrigen drei Personen waren Vertreter des FUSS e.V.. Die Gruppe sah sich von den 15 ausgesuchten Orten 11 genauer an. Der Abschnitt über die Lutherstraße bis zur Wartburgallee und zum Karlsplatz wurde nicht begangen, da die Größe der Gruppe die Gehgeschwindigkeit reduzierte. Diese Orte waren aber im Blitzlicht (4) enthalten und wurden in der Abschluss-Diskussion auch noch einmal behandelt. Der gesamte Weg war etwa 2 Kilometer lang und es wurden inklusiv einer etwa 20-minütigen Einführungsphase insgesamt 2 Std. benötigt. Es konnten insgesamt 17 Protokollvorlagen ausgewertet werden, wobei nicht alle Beteiligten auch alle 11 Orte beurteilten. Deshalb wurden die abgegebenen Beurteilungen insgesamt auf 100 gesetzt, damit die Verhältnisse besser zu erkennen sind. Fehlende Entscheidungen wurden nicht mitgezählt. Insgesamt wurden 68 negative und 60 positive Beurteilungen abgegeben. Auffallend war bei dieser Begehung der hohe Anteil von „Enthaltungen“ (insgesamt 59) und der hohe Anteil von negativen Begründungen bei positiver Beurteilung und anders herum. Zudem war auffällig, dass eine Teilgruppe fast ausschließlich auf die Barrierefreiheit achtete und danach auch die gesamte Situation beurteilte. Man kann also sagen, dass in Eisenach ein gewisser Schwerpunkt auf die Barrierefreiheit gelegt wurde.

(4) „Blitzlicht“ ist ein praxisbezogenes Format eines Fußverkehrs-Checks für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Es setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und -vorschläge, die andernorts bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Die Methode kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. (5) Sie muss lediglich

die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann „Blitzlicht“ auch von mehreren Personen durchgeführt werden. Die Methode beinhaltet erst einmal keinen Ansatz einer Bürgerbeteiligung, sondern ist möglicherweise ein Baustein, um eine solche durchführen zu können. Durch die personelle Einschränkung ist die Begehung weder zeitlich noch räumlich eingeschränkt. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen und Beschlüssen durchaus widersprechen, sie unterstützen oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch „Blitzlicht“ neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man der Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits Anfang der 1980er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in deutschen Städten durchgeführt.(6) Aufbauend auf diesen Fußverkehrs-Check wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ 2017 ein zweiter Fußverkehrs-Check mit dem Titel „Wetterleuchten“ entwickelt und erprobt. Bei diesem werden die Ergebnisse aus dem „Blitzlicht“ einem breiteren Publikum vorgestellt und mit ihm diskutiert.

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

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

(7) z.B. <http://www.n-tv.de/mediathek/videos/panorama/Schwebender-Zebrastreifen-bremst-Autofahrer-article20083265.htm>, diese Art Zebrastreifen ist derzeit in Deutschland nicht regelkonform, zuletzt aufgerufen am 13.11.2017

(8) Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Empfehlungen. Zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, März 2002, http://www.fussverkehr.de/fileadmin/pdf/Empfehlungen_Ueberwege.pdf, zuletzt aufgerufen am 13.11.2017

Begehung am 8. November 2017

Leitung: Bernd Herzog-Schlagk

Protokoll-Zusammenstellung: Christiane und Bernd Herzog-Schlagk

Stand: 13.11.2017

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

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

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

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