

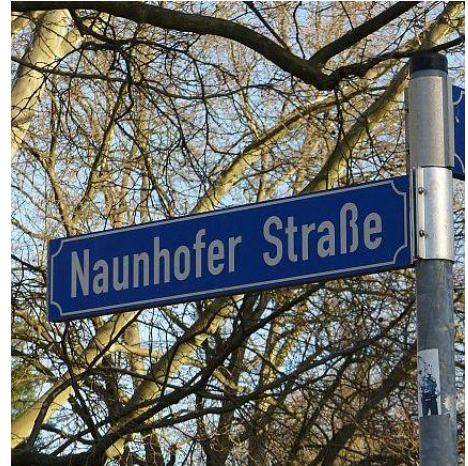
# Blitzlicht-Fußverkehrscheck<sup>(1)</sup>: Von (anderen) Städten lernen.

Checkliste im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammen gestellt.

## Leipzig: Stötteritz

- (1) Die Stadt Leipzig hat sich nicht nur als Modellstadt für das Projekt „Fußverkehrsstrategie“ beworben, sondern ist eine der vier Städte des Projektes „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ im Rahmen des Programmes Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) 2016-2019.

Sie möchte u.a. eine Radroute in der Naunhofer Straße schließen und dort auch die Bedingungen für den Fußverkehr, insbesondere an den Querungsstellen, verbessern. Die folgenden Anmerkungen sind als eine Diskussionsvorlage speziell aus der Sicht des Fußverkehrs gedacht (von West nach Ost).



- (2) Die Naunhofer Straße ist ein sehr breiter und grüner Straßenzug, der grundsätzlich zum Gehen einlädt. Er zeichnet sich aber auch aus
- durch einen hohen Anteil Fläche für den motorisierten Individualverkehr MIV,
  - fehlende oder unkomfortable Querungsanlagen für den Fußverkehr FV,
  - übergroße Abbiegeradien an den Kreuzungen und Einmündungen sowie
  - nicht immer einsichtige und abgefahrne Fahrbahnmarkierungen.



- (3) An der Einmündung aus der Prager Straße befindet sich eine Dreiecksinsel, die nur noch in begründeten Ausnahmefällen zum Einsatz kommen soll. Auf den querenden Fahrradverkehr wird hingewiesen, nicht aber auf den Fußverkehr im Verlauf der Prager Straße und zum Erreichen der Straba-Haltestelle. Der Abbiegepfeil auf der Fahrbahn ermuntert eher zum schnellen Abbiegen, was nach der Beobachtung auch der Fall ist. Sollte man der Auffassung sein, auf die Dreiecksinsel nicht verzichten zu können, sollen nach dem Regelwerk Teilaufpflasterungen mit einem Fußgängerüberweg angelegt werden. (3)



- (4) Ein Detail am Rande: Litfaßsäulen sind ganz sicher nicht dafür erfunden worden, um Autofahrerinnen und Autofahrer beim Abbiegevorgang noch zusätzlich Werbung anzubieten. Es sollte eine rundum begehbare Werbefläche für Fußgängerinnen und Fußgänger sein. Auf der Rechtsabbiegefahrbahn ist das Verweilen lebensgefährlich.



- (5) Gleich nach der Einmündung aus der Prager Straße zweigt die stärker befahrene Holzhäuser Straße ab. Die gewünschten Fahrstreifen sind auf der Fahrbahn lediglich markiert, so dass an dieser Stelle größere unbenutzbare Flächen entstanden sind und damit optisch auch die Dominanz des MIV dokumentiert wird.



- (6) Es ist zu überlegen, ob an diesem Eingang zum Quartier eine Teilaufpflasterung mit grünen Akzenten möglich ist. (4)



- (7) Am ersten Abschnitt bis zum Egon-Erwin-Kirsch-Weg dürften die Randbereiche für Fahrradwege einer frequentierten Route und eine Premium-Geh-Route nicht ausreichen. Es ist zu überlegen, ob in diesem Bereich nicht ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20 km/h anzuordnen ist.(5)



- (8) Aber auch an dieser Stelle stellt sich die Frage, wie in diesem Quartier die Querungsanlagen auszubilden sind. Kostengünstiger als eine weitere Teilaufpflasterung wäre es sicherlich, so wie in vielen Staaten auf der Welt erfolgreich erprobt, Querstreifen zu markieren, die zum Überweg hin breiter werden und in der Mitte als Zebrastrifen in Gehrichtung wirken. Diese optischen Schwellen täuschen eine Teilaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor, fördern damit die Aufmerksamkeit der Fahrenden und vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland dürfen sie nach der Straßenverkehrs-Ordnung (6) nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber zum Beispiel in hellblau sind sie nicht definitiv ausgeschlossen und genauso wirksam. Das könnte ein „experimenteller“ Baustein über die gesamte Straßenlänge sein, der in Deutschland in dieser Form noch nicht erprobt wurde. Das Experiment steht ja bei diesem Projekt im Titel (siehe oben).

- (9) Durchaus ungewöhnlich sind die vorhandenen Schraffuren von Gehwegvorstreckungen mit großen Abbiegeradien oder als Mittelinseln. Diese sollten auf jeden Fall ersetzt werden.



- (10) Und auch - so wie an der Einmündung der Marienbrunnenstraße - als direkten Zugang zur Oberschule kann eine Querungsanlage nicht aussehen.



- (11) Wenig hilfreich sind auch einseitige Maßnahmen: Eine angedeutete Gehwegvorstreckung wird nicht auf der anderen Straßenseite fortgeführt.



- (12) Mitunter sehen die Aufstellflächen aus, als wenn sich hier nachts Wildschweine auf der Futtersuche befinden.



- (13) An der Kreuzung Schönbachstraße bietet sich der Einsatz eines Minikreisverkehrs an, so wie er wohl auch bereits in Diskussion ist. Da derartige Kreisverkehre wegen der unverständlichen Vorrangregelung in der Schulwegsicherung umstritten sind, sollten - wie im Regelwerk ausdrücklich empfohlen - unbedingt Fußgängerüberwege an allen Einmündungen vorgesehen werden.(7)



- (14) Ein Seitenblick in eine Nebenstraße: Diese Größenordnung von Wegweisungstafeln (Zeichen 438/439) sollte grundsätzlich aus dem Stadtbild verschwinden, wenn es darum geht, angemessene Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen.



- (15) In der Ludolf-Golditz-Straße wurde eine neue Querungsanlage als Mittelsinsel eingerichtet. Die Frage ist nur, warum diese derart weit von der Kreuzung abgesetzt wurde und nicht im Verlauf des Gehweges der Naunhofer Straße liegt, so wie es in den Regelwerken empfohlen wird.(8)



- (16) Die Gehwege in der Naunhofer Straße regen fast durchgängig auf beiden Straßenseiten geradezu zum Flanieren ein, auch wenn der Belag nicht immer perfekt ist. Es ist zu überlegen, ob nicht alle Einmündungen mit einer Teilaufpflasterung versehen oder gar in Gehweghöhe durchgeführt werden können, um den Allee-Charakter zu unterstützen.



- (17) Die Breite des Seitenstreifens und teilweise auch die doppelten Baumreihen auf einer Straßenseite erlauben zumindest die Überlegung, ob der Radverkehr nicht auch hinter den parkenden Fahrzeugen durchgeführt werden könnte. Dagegen spricht, dass die notwendigen Breiten nicht durchgängig vorhanden sind und dadurch Verschwenkungen notwendig sein dürften.



- (18) Andererseits stellen die durch den Grünstreifen verbreiterten Gehwege einen besonderen Wohnort-Vorteil dar und man möchte ihn auch nicht gegen einen schnellen Radverkehr eintauschen. Die bessere Lösung dürfte auch für die Radfahrerinnen und Radfahrer, wie an vielen anderen Stellen auch, die Verkehrsberuhigung der Fahrbahnen darstellen.



- (19) Besonders schön wird der Weg auf der südwestlichen Seite neben der kleinen Grünanlage am Wasserturm.



- (20) Hier sind für die Bäume Schilder aufgestellt worden, so dass durch eine Spenden- und Pflanzaktion der Bürgerschaft ein kleiner Botanischer Garten entstanden ist. Leider fehlen bisher noch Sitzgelegenheiten.



- (21) Der Übergang über die Gletschersteinstraße ist gleichzeitig der Zugang zu dem städtebaulich herausragenden Gregoryplatz mit seiner Gründerzeit-Hausfassade. Wie ein Eingangstor wirkt er allerdings noch nicht.



- (22) Die Fahrbahnmarkierungen und Ausrundungen im Verlauf des gesamten Straßenzuges scheinen zum schnellen Abbiegen zu verleiten. Wenn in der Stadt eine Verkehrssicherheitskampagne durchgeführt wird, sollte die Vorrangregelung des Fußverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen unbedingt aufgenommen werden, sie scheint unbekannt zu sein.



- (23) Die bereits diskutierte Idee, den Autoverkehr auf der südwestlichen Platzseite möglichst ganz herauszunehmen kann nur unterstützt werden. Die Fahrbahnen sind in der Tat die optische Fortsetzung der Baumallee ab Gustav-Schwabe-Platz.



- (24) Auf dieser Straßenseite befinden sich auch die wenigen Einkaufsläden des täglichen Bedarfs (Bäcker, Obstladen, Blumengeschäft). Der Bäcker an der Ecke Kommandant-Prendel-Allee würde sicher durch eine Außensitzanlage aufgewertet werden.



- (25) Und die nordöstliche Straßenseite ist sicher breit genug, um den gesamten MIV aufzunehmen.



- (26) Die Platzmitte ist derzeit nicht besonders gestaltet, in dieser Form nicht nutzbar und die beiden Querverbindungen waren zum Zeitpunkt der Begehung zugestellt. Möglicherweise würde der Platz nicht darunter leiden, wenn man die Parkstände hinter einer neuen Bepflanzung in die Mitte platzieren und zwei Querwege wirklich freihalten würde.



- (27) Dadurch ließe sich die südwestliche Fahrbahn ganzflächig nutzen und bepflanzen lassen, möglicherweise auch durch die Anwohnerinnen und Anwohner. Hier wäre auch Platz z.B. für einen Bewegungsspielplatz oder eine Sitzanlage.



- (28) Hier noch einmal die Naunhofer Straße aus Westrichtung betrachtet: Der MIV und möglicherweise auch der Radverkehr werden in beiden Fahrtrichtungen auf die nördliche Seite verlegt (links im Bild).



- (29) Über die Kommandant-Prendel-Allee sollte zumindest auf der südlichen Seite ein Fußgängerüberweg angelegt werden. Um die Sicherheit beim Queren auch für den Radverkehr zu erhöhen, ist es sinnvoll, einen „Göttinger Zebrastrifen“ in die Überlegungen einzubeziehen. Hier wird die Radspur in die Mitte des geteilten und verbreiterten Fußgängerüberweges eingefügt. Dadurch sollen die Radfahrenden dazu zu bewegt werden, den Fußgängerüberweg nicht an der Seite zu schneiden, sondern bewusst in der Mitte der Querungsstelle zu nutzen. Diese Radführung ist in den Regelwerken (noch nicht) vorgesehen, hat sich aber in der Praxis unfallmindernd ausgewirkt und wird als möglicher Baustein im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes sogar hervorgehoben.



Foto: Burkhard Horn, Geismar Landstraße, Göttingen (9)

## Fazit:

### Wie Fußgängerfreundlich ist dieser Straßenzug schon jetzt und wo gibt es Defizite?

- 1.1 Aus der Fußverkehrsicht bietet die Naunhofer Straße hervorragende Potenziale, die mit konventionellen Maßnahmen oder besser durch einige modellhafte Ansätze auszubauen sind.
- 1.2 Es muss allerdings darauf geachtet werden, dass die Maßnahmen für die Einrichtung einer Fahrradrouten nicht zu Lasten der derzeitigen Fußverkehrsflächen und der Bedingungen für den Fußverkehr durchgeführt werden, so wie es leider derzeit andernorts häufig geschieht. Dies wäre nicht im Sinne des bundesweiten Projektes.
- 1.3 Insofern ist das Projekt trotz der guten Vorbedingungen eine Herausforderung.

### Wie könnten Verbesserungen der Bedingungen des Fußverkehrs aussehen?

- 2.1 Der untersuchte Straßenabschnitt ist bestens geeignet als eine „grüne Flaniermeile“ (zufällig etwa eine Meile lang). Unter Einbeziehung des im Osten folgenden Straßenabschnittes der Naunhofer Straße, der Einbindung des Freizeitparks Südost und der Verlängerung bis zur Kleingartensiedlung Friedenseck ließe sich ein schon recht langer grüner Wegabschnitt schaffen.
- 2.2 Querungsanlagen mit Teilaufpflasterung an allen Einmündungen oder durchgezogene Gehwege würden den Allee-Charakter unterstreichen.
- 2.3 Ein besonderes Augenmerk muss allerdings auf die Querungsanlagen über die Naunhofer Straße gelegt werden. Der Projektrahmen würde die Chance auch zu in Deutschland noch nicht erprobten Längsstreifen (aus Fußgängersicht) bieten.

### Anmerkungen und Quellen:

(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. Sie 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 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 in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in einigen deutschen Städten durchgeführt. Sie ist überaus kostengünstig und damit auch effektiv.

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

(3) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt, Ausgabe 2006, 6.3.8.2

(4) RASt, 6.2.1.1.

(5) StVO, Anlage 2, Zeichen 274.1, Erläuterung

(6) StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

(7) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, 2.2 und 4.

(8) RASt, 6.3.3.1 und an anderen Stellen

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

(10) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 2.1 (3)

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

Begehung am 15. Und 16. März 2017

Verantwortlich: Bernd Herzog-Schlagk, Projektleitung

**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](mailto: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.