

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

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

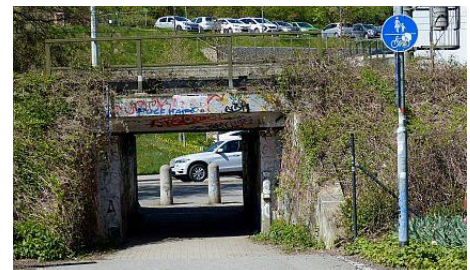
### Jena: Verkehrsachse östlich der Innenstadt vom Bahndurchgang Kulturpark „Rasenmühle“ zur Kahlaischen Straße im Südwesten bis zur Camsdorfer Brücke zum Stadtteil Wenigenjena im Nordosten

- (1) Obwohl sich die Stadt Jena seit Jahren auch für die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr einsetzt, gibt es - wie in vielen anderen Städten – eine historische Barriere durch a) die zu stadtnah geführte Bundesstraße B88 mit einer Einmündung der Bundesstraße B7 direkt im Stadtkern, b) die über Straßenniveau geführte Bahnlinie (derzeit noch ICE von Hamburg nach München) mit ihren breiten Böschungen und c) teilweise durch eine Straßenbahnlinie mit eigenen Gleiskörper. Darüber hinaus gibt es Konflikte mit dem häufig nicht eindeutig oder auch auf denselben Flächen geführten Radnah- und -fernverkehr.



Die fußläufigen Verbindungen zwischen dem attraktiven Naherholungsraum an der Saale und dem ebenso attraktiven Stadtkern sind sehr problembehaftet und bieten seit vielen Jahren kommunalen Zündstoff. Die folgende Betrachtung konzentriert sich auf die gefährlichen und unkomfortablen Querungsbedingungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger im Alltags- und Freizeitverkehr auf dieser lediglich etwa 1,5 Kilometer langen Strecke.

- (2) Der Check beginnt am Ein- bzw. Ausgang der sogenannten Rasenmühleninsel am Burgauer Weg mit Durchgang zur Kahlaischen Straße. Es gibt aufgrund der Schule und der Sportanlagen einen sehr starken Fuß- und Radverkehr und die vom Norden (rechts) einbiegenden Fußgänger (3) - oft mit Kindern unterwegs - tauchen plötzlich auf. Es bietet sich an, auf der Ostseite (vorne) in die Mitte einen Poller zu setzen und trotz der dann für beide Verkehrsteilnehmergruppen verengten Wegbreiten hier einen getrennten Rad- und Gehweg anzuordnen.



- (3) Außerdem sollten die Radfahrer zusätzlich in den Einmündungsbereichen durch auf die Gehwege markierte Fußgängersymbole gewarnt werden. Die Fußgänger würden dann auf der rechten Seite gehen.



- (4) Nach dem Tunnel ist der Übergang über die Kahlaische Straße nach den Gleiskörpern der Straßenbahn abgesenkt, nicht aber auf der Westseite. Diese unklare Regelung führte zum Zeitpunkt der Beobachtungen zu sehr gefährlichen Querungssituationen, zumal Radfahrer häufig mit ungebremster Geschwindigkeit querten.



- (5) Dieser Übergang über die Kahlaische Straße in Richtung Süden muss entweder für den Fuß- und Radverkehr gesichert oder gesperrt werden. Der Umweg über die nächste Signalanlage (eine Bahnsteiglänge) wäre sicher unschön, aber vertretbar.



- (6) Die Situation an der Straßenbahn-Haltestelle „Felsenkeller“ an der Bahnböschung, direkt am Tunnel zum Park (rechts) und an der Einmündung der Straße „An der Brauerei“ (links) sieht auf den ersten Blick sehr geordnet aus, ist es aber leider nicht.



- (7) Zumindest zu bestimmten Tageszeiten ist hier der Radverkehr über die Bahnsteige für den Fußverkehr behindernd oder gar gefährdend. In einem kurzen Beobachtungszeitraum kurz vor Schulbeginn gab es mehrere Konfliktsituationen, in einem Fall hat ein Vater sein Kind im letzten Augenblick vom Bahnsteig gerissen, weil Radfahrer mit unverminderter Geschwindigkeit durchfuhren. Es gab fast keinen Augenblick, in dem es keinen Fahrradverkehr auf den Bahnsteigen gab.



- (8) Die Situation ist auf beiden Seiten der Haltestelle für wartende, ein- und aussteigende Fahrgäste und auch für die Radfahrer unverträglich. Durch eine Unaufmerksamkeit besteht die Gefahr des Abrutschens von der Bahnsteigkante.



- (9) Es wird empfohlen, den Gleisübergang an der südlichen Seite zu entfernen...



- (10) ... und stattdessen einen Übergang in der direkten Fortsetzung der Furt auf der südlichen Seite der einmündenden Straße „An der Brauerei“ (links) anzulegen. Damit wäre auch der Umweg für Radler auf eine halbe Bahnsteiglänge verkürzt. Sollte dies aufgrund der Länge der Straßenbahn nicht ganz passen...



- (11) ... könnte die Furt auf der südlichen Seite verbreitert werden (nach links). Erst bei einer Breite über 8 Metern wäre ein zweiter Signalgeber notwendig. (5) Die Radfahrerfurt sollte allerdings von der südlichen auf die nördliche Seite verlegt und gesondert markiert werden, um die Fahrgäste vor dem Bahnsteig nicht kreuzen zu müssen.



- (12) Mit der gleichen Begründung sollte die Radfahrerfurt am nördlichen Übergang zur Straße „An der Brauerei“ auf die nördliche Seite verlegt und gesondert markiert werden. In diesem Fall würde es nur noch zwei Kreuzungspunkte von Fuß- und Radverkehr auf den beiden Zuwegungen zur Haltestelle auf der östlichen Seite geben.



- (13) Da es keine durchgehende Furt über die Straßenbahngleise bis zum östlichen Gehweg gibt, ist zu prüfen, ob nicht auch hier Warnleuchten als Wechselspringanlage anzubringen sind (6) (Foto: Zum Beispiel am Übergang südlich vom Bahnhof Jena-Paradies).



- (14) Wirkungsvoller dürften, gerade weil es sich hier um eine notwendige Schulwegsicherung handelt, zusätzliche Markierungen auf dem Überweg über die Gleisanlagen sein (Foto: Brüssel).



- (15) Der Weg vor und nach der Haltestelle „Felsenkeller“ ist für den Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen mit einer Breite von 1,25 Metern deutlich zu schmal.(7) ...



- (16) ... Da hinter der Baumreihe aber bis zur Bahnböschung ausreichend Platz vorhanden ist, sollte der Radweg gleich nach dem Durchgang von und zur Rasenmühleninsel nach Norden (rechts) abbiegend auf diesem Streifen angelegt werden. Darüber hinaus ist hier Platz für einen z.B. naturbelassenen Gehweg hinter dem Bahnsteig.



- (17) Nach der Haltestelle sollte dann in Nordrichtung der Radweg solange wie möglich für die rechtsseitige Nutzung getrennt vom Fußverkehr weitergeführt werden. Möglicherweise ist die Böschung durch eine flache Mauer zu kürzen, um dadurch den Radweg getrennt weiterführen zu können. Lediglich für den letzten Abschnitt



- (18) vor dem Alexander-Puschkin-Platz dürfte die Mitnutzung des Gehweges von Radfahrern durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ nicht zu umgehen sein.(8) Ein gemeinsamer Geh- und Radweg (9) ist allerdings aufgrund der unzureichenden Breite und des Verkehrsaufkommens nach den Regelwerken nicht zulässig.(10) Darüber hinaus ist der Belag nicht barrierefrei.



- (19) In etwa 350 Meter Entfernung gibt es einen weiteren Bahndurchgang vom Kulturpark „Rasensmühle“ zur Innenstadt und umgekehrt. Der Tunnel ist länger und nicht nur in dunklen Tageszeiten nicht sehr einladend.



- (20) Die lang gezogene Rampe Richtung Innenstadt führt dazu, dass Radfahrer von dort sehr schnell unterwegs sind und von den Fußgängern auf der anderen Tunnelseite erst sehr spät bemerkt werden können. Auch hier ist zu überlegen, ob trotz der Engstelle eine Trennung zu mehr Sicherheit führen kann. Bei Regen und Winterverhältnissen ist dieser Weg sehr rutschig.



- (21) Auf der Innenstadtseite aber gibt es an der Einmündung der Ernst-Haeckel-Straße keine Querungsstelle, sodass dort Fußgänger und Radfahrer teilweise recht gefährdet die Straßenseite wechseln.



- (22) Die nächste Querung ist etwa 100 Meter entfernt an der Einmündung der Ebertstraße/ Neugasse und etwa 200 Meter Umweg werden von vielen Fußgängern nicht akzeptiert. Der Weg dorthin (links im Bild) ist wiederum ein Engpass mit einer gemeinsamen Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr.



- (23) Die Aufstellfläche ist zwischen Straßenbahngleisen und Fahrbahn knapp bemessen und die Wartezeiten mit teilweise über 60 Sekunden sind sehr lang und werden durch den Kfz-Verkehr häufig nicht ausgenutzt. Auch hier ist zu überlegen, ob in beiden Gehrichtungen auf die einfahrende Straßenbahn durch eine Wechselspringanlage (siehe 13) oder generell durch deutliche Markierungen (siehe 14) aufmerksam gemacht werden kann.



- (24) Der weitere Weg auf der Ostseite der Knebelstraße wurde zum Zeitpunkt der Begehung gerade anders genutzt und es machte den Eindruck, als wenn dies nicht unbedingt eine Ausnahmeerscheinung war. Allein die Möblierung der Außengastronomie lässt kaum eine ausreichende Gehwegbreite zu. Der Weg danach bis zum Bahnhof Jena-Paradies ist auch trostlos an der Spundmauer entlang.



- (25) Die westliche Straßenseite ist dagegen sehr geräumig und auch angenehm zum Gehen, nur muss man das vorher am Übergang wissen und es ist zudem ein Umweg, wenn man den Bahnhof oder die Haltestelle vor dem Bahnhof erreichen möchte.



- (26) Etwa 100 Meter vor dem Bahnhof Jena-Paradies gibt es einen weiteren Bahndurchgang zum Kulturpark „Rasenmühle“. Er ist insbesondere auf der Innenstadtseite durch seinen steilen Abgang mit neun Stufen und seiner Breite von 2,50 Metern nur schwer barrierefrei zu gestalten. Aber der Durchgang vor dem Bahnhof ist nicht weit entfernt.



- (27) Auch an der Haltestelle „Paradiesbahnhof West“ fahren Radfahrer über die Fläche, die zum Warten, Ein- und Aussteigen der Fahrgäste vorgesehen ist. An dieser Stelle ist das Ziel der Radfahrer nicht klar, zum Alexander-Puschkin-Platz kommt man auf der anderen Straßenseite besser, zum Park schon vorher am Durchgang des Bahnhofes.



- (28) Der Übergang neben der Haltestelle ist zur Warnung vor einfahrenden Straßenbahnen mit einer Wechselspringanlage versehen (siehe 13) und es wäre auch hier zu überlegen, ob eine zusätzliche Markierung auf der Gleisfläche nicht angebracht wäre (siehe 14).



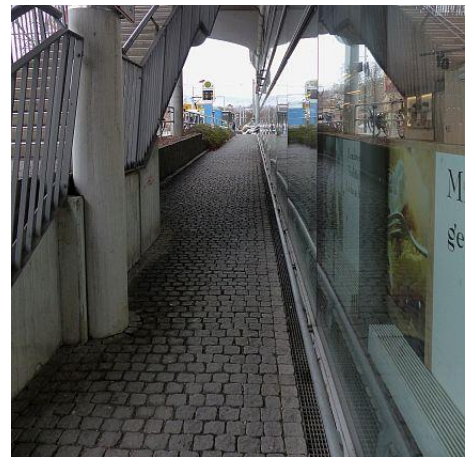
- (29) Ein bemerkenswertes Straßenbauwerk ist die autobahnähnliche Zufahrt zu einem Taxisstand mit zwei/drei Taxen und einer Parkplatzzufahrt mit einer Linksabbiegespur ganz rechts. Sie kann an einer eigens dafür eingerichteten Lichtsignalanlage überquert werden. Und Radfahrer nutzen sie ebenfalls als Zufahrt zum grünen Weg entlang der Saale.



- (30) Für die Fußgänger wurde dagegen diese unergonomische Treppe gebaut, die allerdings auch kaum genutzt wird. Mobilitätseingeschränkte Menschen benutzen die Taxi-Fahstreifen, um auf die untere Ebene zu kommen und die Fahrstühle nach oben zu erreichen oder die Grünanlage hinter dem Bahnhof.



- (31) Oder sie müssen an den abgestellten Fahrrädern vorbei (siehe 32) bis zur Haltestelle gehen/fahren, um dann diese Rampe nutzen zu können. Sie ist nicht nur bei Dunkelheit nicht besonders einladend und wurde während der Beobachtungszeiten kaum benutzt.



- (32) Auf der anderen Seite der Taxizufahrt erwartet die Fußgänger der an Bahnhöfen übliche Fahrradanschlussplatz auf den Zuwegungen. Das Ordnungsamt Jena sollte hier deutlich gegenwirken und die Wege auch für Sehbehinderte barrierefrei halten. Zumal auf der anderen Seite des Bahnhofes nur wenige Meter entfernt mit Steuergeldern zahlreiche Abstellplätze geschaffen wurden.



- (33) Leider ist dort mit einem Blick erkennbar, worin das Problem liegt: Genutzt werden nur die überdachten Abstellplätze. Und diese sind durch die Pendler alle belegt.



- (34) Der moderne Bahnhof Jena-Paradies wirkt aus der Fußgängersicht nicht besonders einladend. Zu einem Begehungszeitpunkt war der Fußverkehr schwach und trotz der Blinkanlage „Vorsicht Fußgänger“ setzten die Linksabbieger aus der Straße „Am Volksbad“ an der Furt durch und gefährdeten damit die Fußgänger.



- (35) Der Bahnhof selbst begrüßt seine Kunden mit Fußgängersperrgittern und Treppen und es wirkt alles baulich nicht sehr freizügig.
- (36) Vor dem Bahnhof Jena-Paradies und neben dem Busbahnhof gibt es viel Verkehrsfläche.
- (37) Den Weg vom Bahnhof zur Innenstadt und umgekehrt westlich vom Busbahnhof muss man dagegen als wenig komfortabel bezeichnen: Zu enge Gehwege und die auch noch mit den Abfall- und Sammelbehältern vollgestellt.
- (38) Als Eingang in die Fußgängerzone „An der Alten Weimargasse“ wäre über die Grietgasse sicher ein Fußgängerüberweg hilfreich und würde den Bürgern und den Gästen ein „Willkommen!“ signalisieren. Die Betrachtung des Weges zur Innenstadt wird an dieser Stelle abgebrochen. Zurück zum
- (39) Bahnhof Jena-Paradies: Am nördlichen Ende der Straßenbahnhaltestelle vor dem Bahnhof biegt die Straßenbahn nach Osten (rechts) zur Paradiesbrücke ab. Hier gibt es Bordsteinabsenkungen zum weiterführenden Gehweg an der Knebelstraße, aber keinerlei Sicherheitsmaßnahmen für die Querung der Gleise. An
- (40) dieser Stelle ist die Situation sehr gefährlich, denn die Straßenbahnen kommen teilweise von hinten um die enge Kurve gefahren. An dieser Stelle ist eine Warnleuchte (siehe 13) und eine zusätzliche Markierung auf der Gleisfläche (siehe 14) notwendig.
- (41) Auf die nach Osten einbiegenden Fußgänger kommen auf dem Fußweg der Bahnunterführung neben den Straßenbahngleisen recht häufig schnelle Radfahrer entgegen (abschüssiges Gelände auf der anderen Seite). Der Weg ist am Bahnhofsaufgang als Gehweg gekennzeichnet, nicht aber der Eingang zur Unterführung auf der Südseite und hier fehlt ein zusätzliches Sperrschild für den Radverkehr.
- (42) Diese Radverbindung führt über einen kurzen Gehwegabschnitt, den Bahnsteig der Haltestelle direkt in die bereits beschriebene enge Situation am Bahnhof Jena-Paradies (siehe 32), anstatt auf der Ostseite des Bahnhofes zum Fahrradabstellplatz (siehe 33) und in die Stadt über die Rampe (siehe 29). Eine nicht nachvollziehbare Beschilderung.



- (43) Auf der anderen Straßenseite der Knebelstraße, die allerdings an dieser Stelle für eine Querung ungeeignet ist, befindet sich noch ein weiterer Teil des Busbahnhofs (links). Diesen Platz mit seinem Cafe (Mitte) erreicht man, wenn man aus der Innenstadt heraus die Blockdurchwegungen vom Löbdergraben über die Teutonengasse und Grietgasse benutzt.



- (44) Aus der Stadt kommend nimmt man allerdings diesen Gehweg überhaupt nicht wahr...



- (45) ... und geht gleich auf der Fahrbahn über den Parkplatz, die Jenaer Umgebung (Hummelsberg) vor Augen ...



- (46) ... kommt dann allerdings nicht auf die andere Straßenseite und erreicht auf diesem Weg nicht direkt den Grünzug an der Saale. Mit diesem Abstecher sollte beispielhaft aufgezeigt werden, dass es gute Voraussetzungen für eine verbesserte Durchlässigkeit der Verkehrsachse zwischen der Innenstadt und dem Grünzug an der Saale gibt, sie aber noch herauszuarbeiten sind.



- (47) Der Weg wird fortgesetzt von der Haltestelle (siehe 40) durch die Unterführung (rechts) auf die Ostseite der Bahnlinie und damit auf dem Weg an der Saale entlang. Hier ist zunächst die Paradiesbrücke zu queren. Eine Straßenbahnbrücke mit einem Fußweg auf der südlichen Seite (rechts) und einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite (links) sowie auf beiden Seiten Umlaufsperrern für die Querung der Gleise.(11)



- (48) Zur Nutzung der Brücke durch Fußgänger und Radfahrer ist neben der herausragenden Bedeutung für den Alltagsverkehr (z.B. Erreichung der Innenstadt und der östlich liegenden Schulen) folgendes zum Freizeitverkehr hinzuzufügen, da dies vielleicht nicht allen Bewohnern der Stadt geläufig ist:



- Der Radweg „Thüringer Stadtkette“ (Fernradweg „D-Route“ 4) führt aus der Oberen Aue östlich der Saale über die Paradiesbrücke (Straba, FG+Rad), durch die Paradiesstraße zur Innenstadt, um diese Richtung Westen zu verlassen.
- Zwei Zuwegungen zum Wanderweg „SaaleHorizontale“ führen aus Süden kommend durch die Seidelstraße und aus Osten kommend durch die Friedrich-Engels-Straße über die Paradiesbrücke in die Innenstadt.
- Einer der Jenaer Laufwege (rote Strecke 3,4 km) führt vom Ernst-Abbe-Sportfeld auf der östlichen Seite der Saale über die Fußgängerbrücke auf die Rasenmühlen-

insel westlich der Saale bis zum Bahnhof Paradies und dann über die Paradiesbrücke zurück in die Obere Aue in Richtung Süden.(12)

Die Brücke hat also auch eine sehr große touristische Bedeutung.

- (49) Die Situation ist mitunter so harmonisch nicht, wie auf den ersten beiden Fotos zu sehen ist. Fahrradfahrer kommen teilweise in Kolonnen trotz der Beschilderung (siehe 43) auf beiden Seiten über die Brücke oder fahren in sie hinein. Und sie wollen auch nicht alle zur Innenstadt, sondern zum Bahnhof Jena-Paradies.



- (50) Die Beobachtungen zeigten, dass die Situation immer dann brenzlich wird, wenn Radfahrer mit Schwung aus Richtung Bahnhof den Hügel herunter auf den südlichen Gehweg fahren wollen. Dies ist für Fußgänger eine unerwartete Konfliktsituation. Abgesehen von der Unzulässigkeit ist die fehlende Sichtachse durch den bewachsenen Hügel das Problem. Der Hügel (rechts) sollte, soweit wie es die baulichen Gegebenheiten erlauben, abgetragen werden.



Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Weg vom Bahnhof auf der Westseite als getrennter Rad- und Gehweg (4) markiert werden kann, um an dieser Stelle den Radverkehr in einen größeren Bogen und damit besseren Sichtverhältnissen zu führen.

- (51) Der Übergang über die Gleise nördlich der Paradiesbrücke ist offensichtlich den ganzen Tag hinweg frequentiert. Fußgänger gehen entlang des Grünzuges an der Saale oder wollen in die Innenstadt.



- (52) Die meisten biegen nach Norden (links) ab und müssen dann nach der Bahnunterführung die stark befahrene Knebelstraße queren, um in die Innenstadt zu gelangen.



- (53) Dies ist die Alltagssituation an der Querungsstelle zur Paradiesstraße. Im Sommer wird sich die Situation noch verschärfen. Ein Knoten, den möglicherweise zumindest zu bestimmten Tageszeiten mehr Fußgänger und Radfahrer nutzen als Personen in den querenden Kraftfahrzeugen sitzen. Und sie belästigen sich aufgrund der Gegebenheiten gegenseitig. Dieses Nadelöhr ist zu Recht seit Jahren ein kommunaler Streitpunkt in der Stadt und es ist in dieser Form auch nicht akzeptabel.



- (54) Vorgeschlagen wird, die Furt auf mindestens 8 Meter Breite auszuweiten.(5) Die westlichen Parkpätze (links) sind zu entfernen und die Straße ist insgesamt anzurampen.





- (55) Der verwirrende und in der Praxis völlig unbeachtete Schilderwald wird entfernt. Der Radverkehr wird, weil er von der Paradiesbrücke ebenfalls auf der Ostseite geführt wird, auch hier getrennt auf die Ostseite (rechts) verlegt und entsprechend gesondert mindestens bis zur Grietgasse markiert. Die vorhandenen Signalgeber werden für ein zusätzliches Rot-Signal für Radfahrer genutzt, das grüne Signal wird durch das Rad-Symbol ergänzt.



- (56) Die Haltelinien für die Kraftfahrzeuge sind auf der Westseite nur geringfügig zurückzusetzen.



- (57) Darüber hinaus ist allerdings die Lichtsignal-schaltung zu optimieren. Die Fußgänger und Radfahrer stehen hier sehr häufig bei rot, wenn kein einziges Fahrzeug vorbeifährt. Und sie müssen bis zu 70 Sekunden warten. Hier wird die „Akzeptanz“ überschritten, die im Regelwerk als erstes Kriterium genannt wird (13) und es ist eine verkehrsabhängige Steuerung evtl. sogar mit einer Sofort-Grün-Schaltung zu prüfen.(14) Einige Fußgänger hatten Probleme, die andere Straßenseite in einem Zug zu erreichen und die Aufstellfläche in der Mitte ist zu schmal.



- (58) Weiter geht es auf dem Weg zwischen der Bahnlinie und der Saale: Die Querungsstelle Stadtrodaer Straße sieht leider auch nur auf den ersten Blick angenehm aus. Es handelt sich um einen wichtigen stadtnahen Spazierweg im Grünzug an der Saale. Außerdem führen der Saale-Radwanderweg (Fernradweg „D-Route“ 11) und der Thüringer Mühlenradweg über die Brücke Stadtrodaer Straße durch den Fußgänger-Tunnel und verlaufen dann weiter in Richtung Norden.(12)



- (59) Eine ebenerdige Querung der Straße ist aufgrund des Verkehrsaufkommens und der fehlenden Fahrzeuglücken auf der Bundesstraße B88 trotz des Mittelstreifens gefährlich. Man sieht aber an diesem Winterbild, dass hier dennoch die Straßenseite gewechselt wird.



- (60) Der Tunnel befindet sich in einem desolaten Zustand und ist nur mit einem sehr großen Aufwand barrierefrei herzustellen. Die Kinderwagenrampe ist recht lang und ein Fahrrad mit Gepäcktaschen ist nur mit großer Mühe auf einen der Rampenstreifen zu schieben, da die mittleren Treppenstufen dafür einen zu geringen Abstand von der Wand haben.



- (61) Die „Unterführung“ mag zwar ein Kunstwerk sein und enthält nicht durch Ecken zusätzliche Angsträume, ist aber schlecht beleuchtet und insgesamt eine Zumutung für Fußgänger und Radfahrer. Möglicherweise wäre ein neues Brückenbauwerk kostengünstiger barrierefrei zu errichten als eine Sanierung des Tunnels.



- (62) Wenn man die Straße nicht im Verlauf der Wegebeziehung des Fuß- und Radverkehrs zwischen der Bahnlinie im Norden und der Saale im Süden queren oder unterqueren kann oder will, erwartet man, mit einem Umweg im Gehwegverlauf auf der Nordseite der Bahnlinie in der Knebelstraße/ Am Eisenbahndamm die Stadtroader Straße queren zu können. Aber auch dort ist eine Querung nicht vorgesehen. Es handelt sich offenbar um einen „nicht vollständig signalisierten Knotenpunkt“, der nach den Regelwerken nicht dem Stand der Technik entspricht, denn es ist grundsätzlich an jedem Knotenpunkttarm eine Furt anzulegen.(15) Irritierte Fußgänger denken, sie müssen jetzt dreimal



- (63) Straßen überqueren und wechseln erst einmal in der Knebelstraße in Richtung Norden die Straße. Auch dort ist eine Querung über die Fischergasse nicht vorgesehen. Das bedeutet: Es gibt gar keine West-Ost-Verbindung für den Fußverkehr. Das ist für eine Stadtstraße nicht akzeptabel.



- (64) Zurück zur ursprünglichen Querungsabsicht: Es wird hiermit zur Diskussion gestellt, im Verlauf der Wege auf beiden Bahnseiten eine „Zeitinsel“ einzurichten.(16) Die damit entstehende überbreite Furt würde dann von der Querungsstelle im Verlauf der Knebelstraße /Am Eisenbahndamm bis zu der Stelle reichen, wo sich jetzt der Tunneleingang befindet. Der Weg sollte dann aber so dicht wie möglich an die Bahnböschung herangeschwenkt werden, um die Furtbreite so gering wie möglich zu halten. Es sind dann zwei Signalgeber pro Seite notwendig. (17) Auf der Ostseite der Stadtroader Straße dürfte die so vorgezogene Haltelinie für den Fahrzeugverkehr kein Problem darstellen. Die derzeitige Zeitspanne von etwa 5 Sekunden zwischen den Linksabbiegern aus der Straße „Am Eisenbahndamm“ und den Rechtsabbiegern aus der Knebelstraße muss sicherlich um wenige Sekunden verlängert werden, um die regelgerechte Querungszeit für den Fußverkehr zu ermöglichen. Beobachtet wurde, dass die rechte Rechtsabbiegespur aus der Knebelstraße selbst im Berufsverkehr selten ausgelastet ist. Bei den Abbiegern war kein Rückstau festzustellen. Wenn es ihn zu bestimmten Tageszeiten gibt, ist der Stau im MIV ein Signal dafür, dass der Umweltverbund zu stärken oder besser zu thematisieren ist. Die Abbieger müssten selbstverständlich bei Berücksichtigung des Fußverkehrs wenige Sekunden länger warten, aber die Einhaltung der Regelwerke und die gesetzlich vorgeschriebene Ermöglichung der barrierefreien Querung (18) ist ganz ohne Leistungsverlusten für den MIV nicht zu erreichen.



- (65) Zu dieser Straßenkreuzung ist anzumerken, dass der Bund zwar die Anwendung von Regelwerken für städtische Straßen empfiehlt, sie auf diesen Bundesstraßen aber selbst nicht anwendet. Hier ist ein Umdenken erforderlich: Stadtstraßen müssen Stadtstraßen sein, egal wen sie zugeordnet sind.(19)



(66) Überraschenderweise ist der Gehweg im Bereich der Unterführung auch noch als gemeinsamer Geh- und Radweg gekennzeichnet.



(67) In der Straße „Am Eisenbahndamm“ ist die Furt weit in die Straße hineingezogen worden (rechts). Auch dies entspricht nicht mehr den Regelwerken für Stadtstraßen, Fußgängerfurten sind „möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindung anzulegen.“(20) Diese Regeln gelten auch für Bundesstraßen. (19)



(68) Bahnseitig (Nordwest) gibt es in der Straße „Am Eisenbahndamm“ bis zur nächsten Bahnunterführung an der Camsdorfer Brücke in etwa 450 Meter Entfernung keinen Gehweg. Der Gehweg auf der anderen Straßenseite ist wegen der starken Verlärmung nicht attraktiv.



(69) Der Weg zwischen der Bahn und der Saale, hier als „Landveste“ bezeichnet, ist deutlich attraktiver. Er endet zwischen der Bahnunterführung im Westen (vorne) und der Camsdorfer Brücke im Osten (hinten) mit einer Auffahrt an der stark befahrenen Karl-Liebknecht-Straße. Auf der anderen Straßenseite geht der Grünstreifen noch weiter bis zur Löststedter Straße, ist aber wenig frequentiert. Stärker genutzt wird der Weg über die Brücke zum Stadtteil Wenigenjena auf der anderen Seite der Saale. Auch hier ist (vgl. 48) eine Information über den Freizeitverkehr einzufügen:



- Der „Saale-Radwanderweg“ (Fernradweg „D-Route“ 11) und der „Thüringer Mühlenradweg“ werden an dieser Stelle über die Straße auf die Nordseite der Camsdorfer Brücke geführt, um dann auf der anderen Brückenseite über das Wenigenjenaer Ufer die Stadt in Richtung Norden zu verlassen.
- Der „Thüringer Kirchenradweg“ führt aus der Innenstadt nördlich des Steinweges über die Straße Am Anger ebenfalls auf der nördlichen Seite der Camsdorfer Brücke in das Wenigenjenaer Ufer hinein.
- Eine Zuwegung zum Wanderweg „SaaleHorizontale“ führt aus Osten kommend am Wenigenjenaer Ufer entlang zur Südseite der Camsdorfer Brücke durch den Steinweg in die Innenstadt.(12)

(70) Diese Wegeführung hat also auch eine sehr große touristische Bedeutung. Jena hat offensichtlich zahlreiche Gäste, die in der Stadt und in der Umgebung zu Fuß unterwegs sind. Leider werden bisher nur die Radfahrer als touristische Zielgruppe durch das gute Leitsystem wahrgenommen.



(71) Es fehlen auch Stadt- oder Wegesystem-Übersichten. Diese „Adern von Jena“ sind nicht etwa die Saale mit ihren begleitenden Grünzügen, sondern die „Fernwärmeleitungen“. Das ist eine Werbung des städtischen Energieträgers.



(72) An der Camsdorfer Brücke wird empfohlen, die Zuwegung zum Wanderweg „SaaleHorizontale“ auf die nördliche Seite der Camsdorfer Brücke zu führen und dann in das Wenigenjenaer Ufer einzubiegen (links). Da der stadtseitige Steinweg ein verkehrsberuhigter Bereich ist, kann dort jede Seite gewählt werden und dadurch ist keine Querung der Karl-Liebknecht-Straße erforderlich.



(73) Die Radler auf den Fernradwegen aber sollten auf der südlichen Seite der Camsdorfer Brücke fahren (Abbiegeweg links im Bild).



(74) Die Straßenquerung sollte auf der westlichen Seite des Wenigenjenaer Ufers erfolgen, da es sich um die sichtbarste Stelle handelt. Eigentlich wären hier zwei Fußgängerüberwege über die Karl-Liebknecht-Straße und wegen des Linksabbiegeverkehrs auch über das Camsdorfer Ufer sinnvoll. Diese würden den Kraftfahrzeugverkehrsfluss kaum beeinträchtigen und eine Querung nach Bedarf ermöglichen. Da dies aber nach dem Regelwerk derzeit in „Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper“ nicht zulässig ist (21), kommt eigentlich nur eine Anforderungssignalanlage mit diesen beiden Furten in Betracht. Um den Fahrzeugverkehr nicht durch ein grünes Signal zu beschleunigen, wäre auch eine sogenannte Dunkel-Anlage möglich, die lediglich auf Bedarf und Anforderung durch Fußgänger oder Radfahrer eingeschaltet wird.(22)



## Fazit:

### Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?

- 1.1 Jena hat mit seiner kompakten Innenstadt und den Grünzügen sehr gute räumliche Voraussetzungen sowie mit seinem herausragenden hohen Anteil des Fußverkehrs am Modal Split auch den deutlichen Bedarf, sich als eine fußgängerfreundliche Modellstadt weiterzuentwickeln.
- 1.2 Die Leitlinien für die zukünftige Mobilität in Jena, die zurzeit im Entwurf vorliegen, beinhalten für den Fußverkehr konzeptionellen Handlungsbedarf und zeigen im Wesentlichen bereits die Kernbereiche für Struktur- und Service-Maßnahmen auf.(23)
- 1.3 Es mangelt der Stadt allerdings an deutlich herausgearbeiteten und geführten sicheren und komfortablen Querspangen für den Fußverkehr zwischen der Innenstadt, ihren Naherholungsgebieten an der Saale und dem Stadtteil Wenigenjena auf der anderen Saale-Seite. Für das Stadtmarketing könnte der Slogan „Aus dem Paradies nach Jena!“ verwendet werden.(24)
- 1.4 Neben der Überwindung der derzeitigen Barrierewirkung durch die Nord-Süd-Verkehrsachse (Bahn, Hauptstraßen, Straßenbahnen) ist auch der Fußverkehr entlang dieser Achse bisher unzureichend berücksichtigt worden.

### Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?

- 2.1 In der vorliegenden Betrachtung ist deutlich geworden, dass eine gezielte Förderung des Fußverkehrs in Jena kaum Auswirkungen auf die Reisegeschwindigkeit im Autoverkehr hätte.

- 2.2 Jena hat noch die Chance, eine Radverkehrsförderung unter Einbeziehung der Belange der Fußgänger umzusetzen.(25) Ein großer Mangel beim Radverkehr sind die fehlenden Querungsmöglichkeiten von Straßen; dies führt derzeit zu einer Übernutzung der Fußverkehrsflächen (Durchgänge, Haltestellen-Bahnsteige, Engstellen). Deshalb ist eine möglichst zeitgleiche Strategieentwicklung und Umsetzung sinnvoll.
- 2.3 Zur strategischen Förderung des Fußverkehrs wird die Betrachtung eines ausgewählten Fußwegenetzes empfohlen, in dem die Überwindung der Verkehrsachse und die Querspangen (siehe 1.3) an zentraler Stelle stehen sollten.
- 2.4 Darüber hinaus sollte ein Augenmerk auf die Verknüpfung des Fußverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt gelegt werden, denn die Kunden kommen hauptsächlich zu Fuß.
- 2.5 Abwägungsprozesse bedeuten nicht, dass man die Belange einer Verkehrsart gänzlich ausklammern darf, so wie es derzeit insbesondere bei den Bundesstraßen festgestellt wurde. Der Bund hat die Regelwerke selbst eingeführt, hat sich auf Bundesstraßen auch daran zu halten und sollte von den Kommunen auch in die Pflicht genommen werden.

### **Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?**

- 3.1 Im Rahmen der Schaffung eines geschlossenen Fußwegenetzes sollten unbedingt auch ein Wegweisungssystem eingerichtet und mehr Stadt- und Grünflächen-Übersichtspäne ausgehängt werden.
- 3.2 Die Unterführungen der Bahngleise sollten besser ausgeleuchtet werden, evtl. mit ansprechenden Farbeffekten und LED-Lichtkunst.
- 3.3 Bei Planung von Kampagnen zur Verbesserung des Verkehrsklimas, sollten a) die „jugendlich-sportlichen“ Radfahrer zu mehr Aufmerksamkeit gegenüber Fußgängern, Kindern und älteren Menschen ermutigt werden und b) die Kraftfahrer auf die Vorrangregelung des Fußverkehrs beim Abbiegevorgang hingewiesen werden.

### **Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?**

- 4.1 In den aktuellen Regelwerken fehlen Hinweise für die möglichst einzuhaltende maximale Entfernung zwischen Querungsanlagen und die Verminderung von Umwegen.
- 4.2 Die Kriterien für nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte in den Regelwerken müssen die Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit stärker berücksichtigen.
- 4.3 Sämtliche Regularien für Stadtstraßen müssen auch auf Bundesstraßen gelten. Die Sonderregelungen z.B. zur Gehwegbreite und die Kostenaufteilung bei Um- und Neubauten zulasten der Kommunen sind abzuschaffen.(26)
- 4.4 Für Übergänge von Straßenbahngleisen sollte zukünftig deutlicher die Umsetzung von Markierungen herausgestellt werden, so wie sie für Radwegquerungen oder Geschwindigkeitsreduzierungen mittlerweile üblich sind.
- 4.5 Die generelle Ablehnung von Fußgängerüberwegen an Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper ist unter Berücksichtigung ausländischer Erfahrungen zu überdenken.(21)

#### **Anmerkungen und Quellen:**

(1) BlitZlicht ist eine praxisbezogene 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.

Es ist allerdings für sich genommen kein Format einer Bürgerbeteiligung sondern möglicherweise ein Baustein, um eine solche durchführen zu können. 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 Schlag 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)** Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer gemeint.

**(4)** StVO, Zeichen 241

**(5)** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, Ausgabe 2010, 3.6

**(6)** In der RiLSA 2010, 6.2.11 werden diese als „Hilfssignalgeber“ mit einem „zweifeldigen Springlicht“ bezeichnet.

**(7)** Allein für den Zweirichtungsweg müssten mindestens 2,50 Meter zur Verfügung stehen, siehe Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS, Ausgabe 2006, 6.1.7.5

**(8)** StVO, Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“

**(9)** StVO, Zeichen 240

**(10)** Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg müssten bei geringsten Verkehrsaufkommen mindestens 2,50 Meter plus Sicherheitsstreifen zur Straßenbahn zur Verfügung stehen, siehe RAS 2006, 6.1.6.4, Tabelle 27.

**(11)** im Volksmund auch „Drängelgitter“ genannt, vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002, 4.1.2

**(12)** Die Angaben sind folgenden Quellen entnommen:

- JenaKultur Tourismus/Marketing (Hrsg.): Jena Tourismus-Information, Stand 01/2014, 2017 noch immer in Verteilung.

- JenaKultur, Tourismus/Marketing und Thüringer Tourismusverband Jena-Saale-Holzland e.V. (Hrsg.): SaaleHorizontale. Wandern mit Weitblick, Ausgabe: Mai 2014

- Stadtverwaltung Jena, Kommunale Immobilien Jena und Wirtschaftsförderung Jena mbH (Hrs.): Jenaer Laufwege, 2012

- JenaKultur, Tourismus/Marketing (Hrsg.): Jena sportlich. Sportmöglichkeiten für jedermann.

**(13)** RiLSA 2010, 2.7.3

**(14)** RiLSA 2010, 5.2.4

**(15)** Für solche Knotenpunkte gibt es in der RiLSA 2010, 8.1 keine konkreten auf den Fußverkehr bezogenen Einsatzkriterien. In der RAS 2006, 6.3.4.1 ist aber eindeutig festgelegt: „... ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben. Dazu ist grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt [...] anzulegen.“

**(16)** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 2016. Die „Zeitinsel“ nach RAS 2016, 6.1.10.7 wird in der RiLSA 2010, 3.7 auch als „dynamische Haltestelle“ bezeichnet. Sie ist ursprünglich dafür gedacht, durch Sperrung des rollenden Verkehrs vor einer Haltestelle die Fahrbahnfläche bis zur Straßenbahn in Mittellage für den Fahrgastwechsel freizuhalten.

**(17)** Die Furtbreite ist nach dem Regelwerk unbegrenzt, nach RiLSA 2010, 3.6 muss bei mehr als 8 Meter ein zweiter Signalgeber aufgestellt werden.

**(18)** siehe [www.Geh-recht.de](http://www.Geh-recht.de) > Fußverkehrsanlagen > Barrierefreiheit

**(19)** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Schreiben vom 3.11.2008 zur Empfehlung der RAS 06: „Soweit die RAS 06 mit anderen vom BMVBS herausgegebenen Regelwerken (z.B. den ODR) im Widerspruch stehen, ist die RAS 06 auf Bundesstraßen in der Baulast des Bundes nicht anzuwenden.“ Dies führt zum Umkehrschluss, dass die RAS anzuwenden ist, weil es keine Ausschlusskriterien für die genannten Fälle gibt und sie auch nicht durch die Ortsdurchfahrtsrichtlinien ODR ausgeschlossen werden. vgl.(26)

**(20)** RAS 2006, 6.3.4.1

**(21)** Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 2.1(2)

**(22)** RiLSA 2010, 2.3.1.5

**(23)** Stadt Jena, Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt, Fachbereich Stadtumbau, Team Verkehrsplanung und Flächen (Auftraggeber): Verkehrsentwicklungsplan - Leitlinien Mobilität in Jena 2030, Entwurf Stand 30.11.2015, plan.publik, Prof. Karl Heinz Schäfer (Auftragnehmer), 4. Strategien zur Mobilitätsentwicklung

**(24)** „Von Jena ins Paradies“ wäre missverständlich, aber dass Jena noch eine Steigerung zum Paradies aufweisen kann, das hätte schon Witz.

**(25)** Die Interessen der Radfahrer sind „gegenüber den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (nicht zuletzt den zu Fuß gehenden) abzuwägen.“, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Nationaler Radverkehrsplan 2020, 2.2, S. 25

**(26)** Der Bund hat z.B. die „Regelbreite von Gehwegen“ an Bundesstraßen auf 1,50 Meter festgelegt, einem Maß, das für Fußwege teilweise noch im letzten Jahrhundert galt, aber nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Wenn die Kommune breitere Gehwege haben möchte, muss sie die Differenz aus ihrem Haushalt bezahlen. Vgl.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr (Hrsg.): Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen – Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR, Ausgabe 2008, 16 (1) und (2).

Begehungen am 18. und 19. Januar sowie am 24. und 25. April 2017

Aufzeichnungs-Stand: 05.05.2017, zuletzt geändert am 25.5.2017

Verantwortlicher Projektleiter: Dipl.-Ing. Bauwesen **Bernd Herzog-Schlagk**

(Vita siehe [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)>Verein>Vorstand)

Fachberatung: Dipl.-Ing. Stadt- und Verkehrsplanung **Bernd Wilde**

(ehem. Fachbereichsleiter Angebotsplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft traffiQ in Frankfurt/Main)

Auszüge der Ergebnisse dieses Fußverkehrschecks wurden am 22. Mai 2017 in einer zweiten Begehung Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien zur Diskussion gestellt. Die Protokoll-Zusammenstellung finden Sie auf einer gesonderten Datei [2. Fußverkehrscheck der Verkehrsachse östlich der Innenstadt](#) - „Wetterleuchten“ (pdf).

**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.