

# Fußverkehrs-Check in Halle (Saale)

## I. FUSSVERKEHRS-CHECK-FORMAT

Durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wurde in Halle (Saale) ein zwei-stufiger Fußverkehrs-Check durchgeführt:

An einem normalen Werktag (15.08.2018) zwischen 12 und 18 Uhr wurde von den Mitarbeitern des FUSS e.V. (Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar) ein Fach-Fußverkehrs-Check im Format „**Blitzlicht**“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eine der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“ und unvoreingenommenen, von Außen kommenden Blick.

Aufbauend hierauf wurde an einem Werktag (12.11.18) zwischen 15 bis 18 Uhr ein **öffentlicher Fußverkehrs-Check** durchgeführt im Format „**Wetterleuchten**“. Dabei wurden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen jeweils vor Ort den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien sowie interessierten Bürgern vorgestellt. In einer vorbereiteten Vorlage konnten die Teilnehmer jeweils ihre persönliche Bewertung bezüglich der jetzigen Situation als auch zu den vorgestellten Änderungsvorschlägen zu Protokoll geben (siehe Anlage 3). Der Fußverkehrs-Check wurde von einer Gruppe von gesamt 18 Personen durchgeführt; somit haben die erfolgten Bewertungen nur bedingten, situativen Aussagewert, sind keinesfalls repräsentativ.

(Weitere Informationen zu Fußverkehrs-Checks unter: [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de))

Dieses vorliegende Protokoll führt die Beobachtungen, Änderungsvorschläge und Diskussionen aus den beiden Fußverkehrs-Checks zusammen. Es versteht sich als Dokumentation und als Empfehlung und Arbeitspapier für die Stadtverwaltung und Stadtpolitik.

### Impressum:

**Autoren:** Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),  
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

**Fotos:** FUSS e.V., Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar

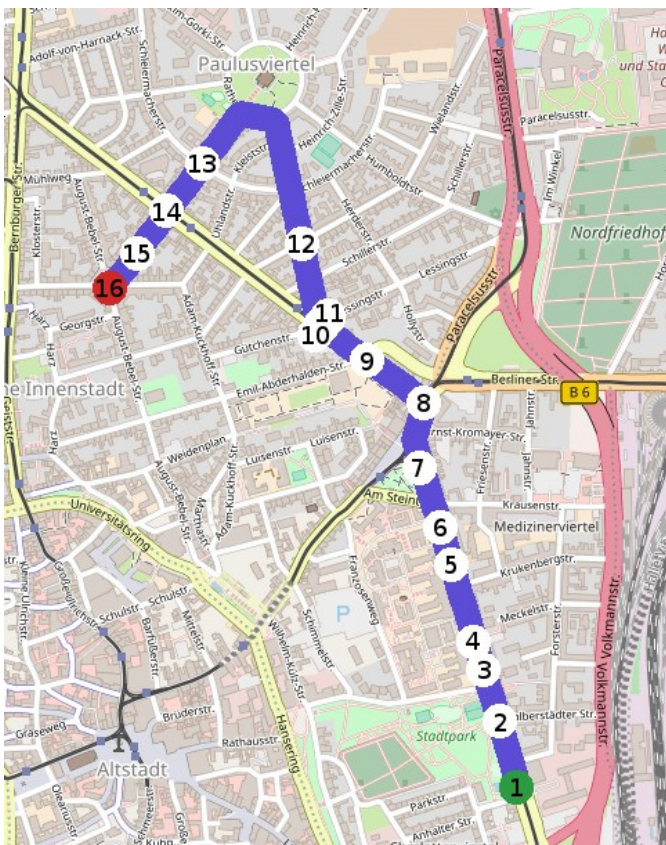
### Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird einheitlich die gewohnte maskuline Form verwendet – es sind dabei stets alle Geschlechter gemeint. Veröffentlicht im Januar 2019

## II. BEOBACHTUNGEN UND VORSCHLÄGE

### **Auswahl und Bedeutung der Check-Route in Hinblick auf die Entwicklung einer Fußverkehrs-Strategie:**

Untersucht wurde eine exemplarisch ausgesuchte, rund zwei Kilometer lange Route, beginnend in der Magdeburger Straße (nahe des Riebeckplatzes) entlang der Magdeburger Straße, Am Steintor, Ludwig-Wucherer-Straße, Carl-von Ossietzky-Straße, Willy-Lohmann-Straße, Martha-Brauttsch-Straße bis August-Bebel-Platz. Viele entlang dieser Route zu beobachtenden kritischen Situationen lassen sich auch an anderer Stelle im Stadtgebiet in ähnlicher Weise finden.



Die in der Abbildung verwendete Nummerierung bezieht sich auf die beim Fach-Fußverkehrs-Check betrachteten Abschnitte und entspricht der Nummerierung in diesem Bericht. Die Nummern der Stationen des öffentlichen Fußverkehrs-Checks, wie sie in den Teilnehmenden-Protokollen verwendet werden (vgl. Anlagen 3+4), weicht davon ab. Sie finden sich als in Klammern geschriebene Nummern an den entsprechenden Stellen in diesem Dokument wieder.

Quelle der Kartengrundlage: Open Street Map

Die ausgewählte Route beschreibt eine Art „Perlschnur“, welche mehrere öffentliche Plätze aufreht: (*Riebeckplatz*.) Stadtpark, *Am Steintor*, *Rathenauplatz*, *August-Bebel-Platz* (und *Joliot-Curie-Platz*). Ein Fußverkehrs-Check entlang dieser Strecke verdeutlicht anschaulich die noch sehr unterschiedlichen Qualitäten der einzelnen Plätze wie auch die noch vorhandenen Mängel entlang der diese Plätze verbindenden Straßen. Der Platz *Am Steintor* zeigt dabei ein sehr gelungenes Beispiel, wie ein zuvor verkehrsbelasteter Ort zu einem öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet wurde. Ebenfalls besitzt der an diesen Platz anschließende Gehweg in der *Ludwig-Wucherer-Straße* (auf der östlichen Straßenseite) eine beispielhafte Gestaltung. Die grundlegende Erneuerung der ebenfalls an den Platz *Am Steintor* anschließende *Magdeburger Straße* ist aktuell in der Planung und ist in naher Zukunft zu erwarten. Hier bietet sich also die Chance, mit der Umgestaltung die Belange des Zufußgehens umfassend zu berücksichtigen – auf einem Niveau, welches der Platzgestaltung *Am Steintor* gleichkommt, anstatt nur Mindestanforderungen zu erfüllen.

Die *Magdeburger Straße* stellt eine wichtige Fußwegebeziehung dar: Sie verbindet den Hauptbahnhof und Busbahnhof mit Zielen/Ausgangspunkten, die nur wenige Gehminuten entfernt sind, wie dem Charlottenviertel, mit Büros und Arbeitsstätten entlang der *Magdeburger Straße* sowie einigen medizinischen Instituten der Universitätsklinik bis hin zum *Am Steintor*. Im Hinblick auf eine Förderung des Fußverkehrs zu einer attraktiven Alltagsmobilität kommt dieser Straße eine beispielhafte Bedeutung zu, da hier für die Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr besonders günstige Potentiale bestehen. Im Sinne einer durchgängigen „Premium-Route“ kann hier modellhaft aufgezeigt werden, wie mit der Förderung des Gehens als zentrale Säule der Alltagsmobilität zugleich die Aufwertung des öffentlichen Raumes insgesamt einhergeht.

### **Gesamteindruck entlang der Check-Route:**

#### **Führung des Radverkehrs im Straßenseitenraum (neben der Fahrbahn)**

Zur Förderung des Radverkehrs und aus Verkehrssicherheitsgründen wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Radwege im Seitenraum angelegt (neben der Fahrbahn; hinter dem Bordstein). Auch wenn die Förderung des Radverkehrs im Sinne der Förderung des Umweltverbundes grundsätzlich zu begrüßen ist, so bedingt jedoch der Radverkehr im Seitenraum häufig Nachteile für Fußgänger. (Oft bedeuten die entstandenen Situationen auch für den Radverkehr ein nur bedingt adäquates Angebot.) Bei den Fußverkehrs-Checks sind diesbezüglich insbesondere die *Magdeburger Straße* und *Ludwig-Wucherer-Straße* negativ aufgefallen. Aus Perspektive der Fußgänger sollte bei jedem Straßenumbau und jeder sich bietenden Gelegenheit der Radverkehr auf die Fahrbahn (vor den Bordstein) zurück verlegt werden (ggf. mit Abgrenzung durch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) – nach dem Grundprinzip: *Fahrradverkehr* ist *Fahrverkehr* und gehört prinzipiell auf die *Fahrbahn*. (§2 StVO: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen...“)

#### **Baulicher Zustand der Gehwege**

In vielen Straßenabschnitten sind die Gehwege in einem nur mäßigen – häufig auch in dringend erneuerungsbedürftigem Zustand. Besonders auffällig ist dies, wenn in derselben Straße die Fahrbahn einen deutlich besseren oder jüngst neu hergestellten Zustand aufweist; wie zum Beispiel in der *Magdeburger Straße* und *Martha-Brautzsch-Straße*.

Grundsätzlich sollten Gehwege mit mindestens gleicher Priorität erneuert werden, wie dies bei den Fahrbahnen erfolgt. Darüber hinaus sollte ein Gehweg-Sanierungsprogramm entwickelt werden, um den offensichtlichen Sanierungs-Stau bei den Gehwegen auf absehbare Zeit abzubauen.

#### **Falschparken**

Probleme mit Gehwegparken und zugestellten Kreuzungsbereichen wurde in vielen Straßen beobachtet. Besonders auffällig waren diesbezüglich die Straßen im Paulusviertel.

Zur Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung und der besonders sensiblen Verkehrssicherheit auf den Gehwegen scheinen deutlich verstärkte Kontrollen durch das Ordnungsamt unerlässlich.

## Punktuelle Beobachtungen entlang der Check-Route:

(Die Nummern der Stationen des öffentlichen Fußverkehrs-Checks stehen in Klammern.)



### #1 (1) Magdeburger Straße

#### Bereich an der Einmündung der Anhalter Straße

Der Seitenraum in diesem Abschnitt (westliche Seite) besitzt eine gute Breite und Aufteilung. Sehr positiv wirken die straßenbegleitenden Bäume durch deren verschattende Wirkung; Positiv wirkt ebenso der angrenzende Stadtpark mit viel Aufenthaltsqualität (durch Grünflächen, Bäume, Bänke, Wasserbecken mit Fontainen).

Problematisch ist der im Seitenraum neben dem Gehweg separat geführte Radverkehr. Die Radspur ist farblich markiert, ansonsten jedoch nicht von der Gehbahn abgetrennt. Radfahrer nutzen mitunter den Seitenraum in der ganzen Breite. Zu beobachten sind auch zahlreiche Radfahrer, die in entgegengesetzter Richtung den Seitenraum befahren. Problematisch ist insbesondere der unmittelbare Bereich der Einmündung der *Anhalter Straße*: Aufgrund der Rechtsabbiegespur ist der Seitenraum hier eingengt. In diesem Bereich stehen an der Ampel wartende Fußgänger mitunter auf dem Radfahrstreifen, was wiederum Radfahrer zum Ausweichen auf den Gehweg veranlasst. Begünstigt durch das Gefälle fahren einige Radfahrer zudem recht schnell. Im Rahmen der Erneuerung der *Magdeburger Straße* sollte der Radverkehr von dem Seitenraum zurück auf die Fahrbahn (vor den Bordstein) verlegt werden. Dies gilt für die gesamte *Magdeburger Straße*, zwischen *Am Steintor* und der Einmündung der *Volkmannstraße*. Dies wäre möglich mit der Reduzierung der Fahrspuren von jetzt zwei je Richtung auf nur jeweils eine Fahrspur – wie dies im Bereich der Straßenbahnhaltestelle heute bereits der Fall ist (siehe #4).

Die ursprüngliche Kleinpflaster-Oberfläche ist teilweise großflächig mit Asphalt ausgebessert. Dies ist technisch ausreichend, stadtgestalterisch jedoch nicht befriedigend. Stellenweise zeigen sich schadhafte Stellen im Gehwegbelag – insbesondere der Gehweg auf der östlichen Seite ist stark reparaturbedürftig.

Im Zuge der angekündigten grundhaften Erneuerung der *Magdeburger Straße* sollen auch die Gehwege erneuert werden. Die jetzige Situation – stark reparaturbedürftiger Gehweg neben guter Fahrbahn – dokumentiert anschaulich die (bisherige) ungleiche Behandlung der verschiedenen Verkehrsarten.



Als positives Beispiel anzumerken (auch im Hinblick auf eine Fußverkehrsstrategie) sind hier die am Rand auf dem Grünstreifen angeordneten Schaltkästen, die damit keine Hindernisse auf dem Gehweg darstellen.

Von den Fußverkehrs-Check-(FVC-)Teilnehmern wurde die gestalterische Qualität des Ortes überwiegend als gut bewertet (insbesondere der *Stadtspark*). Im Hinblick auf die Sicherheit und den baulichen Zustand fielen die Urteile recht unterschiedlich, in der Tendenz aber doch eher deutlich negativ aus.

Vor allem sei der schadhafte Gehwegbelag aus Kleinsteinpflaster schlecht geeignet für die Benutzung durch Rollstuhlfahrer, Senioren mit Rollator oder Leute mit Kinderwagen. Zudem wird auch die Radfahrer-Fußgänger-Situation von den Teilnehmenden für schwierig erachtet. Als Vorschläge hierzu wurden ein Zweirichtungsradweg sowie Fahrrad-Symbole auf der Fahrbahn genannt, um den Konflikt zu entschärfen.

## #2 (2) Magdeburger Straße Einmündung der Halberstädter Straße

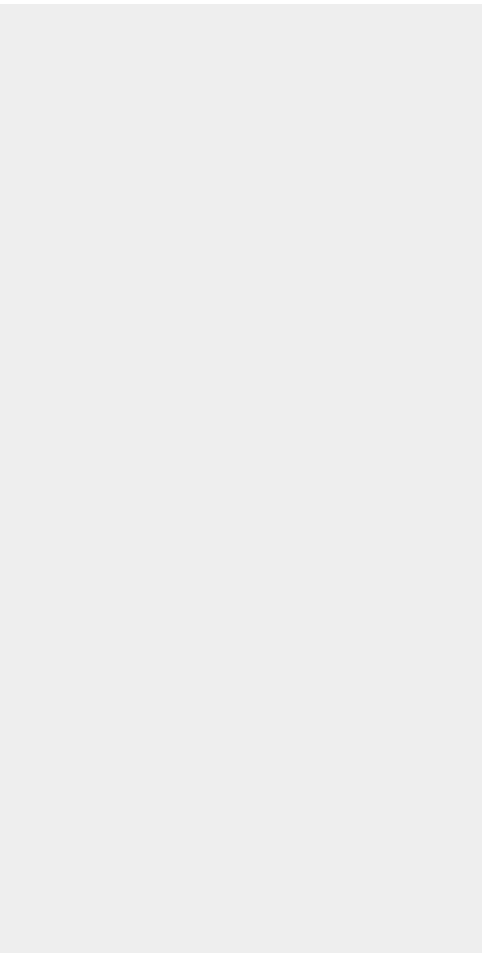
Querung der *Halberstädter Straße*:

Auf der östlichen Straßenseite entlanggehende Fußgänger haben hier die einmündende *Halberstädter Straße* zu überqueren, die mit zwei Fahrspuren und zwei Parkstreifen einen breiten Querschnitt aufweist.

Durch die Anlage von zwei Gehwegvorstreckungen würde die Querung der *Halberstädter Straße* wesentlich erleichtert: Fußgänger könnten dadurch (hinter dem Bordstein verbleibend) weiter in die Einmündung hineintreten, um so an den parkenden Autos vorbei die Straße besser einsehen zu können. Die zu überquerende Fahrbahn (Bordstein zu Bordstein) würde damit auch deutlich reduziert, was insbesondere für Kinder und Senioren die (empfundene) Sicherheit deutlich verbessern würde.

Querung der *Magdeburger Straße*:

Auf der Länge des Stadtmarks münden zwei Seitenstraßen (*Forsterstraße* und *Halberstädter Straße*) in die *Magdeburger Straße*. Für die aus diesen Straßen kommenden Fußgänger (und Radfahrer) verleiten die separierten Straßenbahngleise dazu, diese im Sinne einer Mittelinsel zu nutzen (z. B. um die gegenüberliegenden Zugänge zum Stadtspark zu erreichen). Tatsächlich fahren die Straßenbahnen in diesem Straßenabschnitt aber mit hoher Geschwindigkeit in



beide Richtungen; bei insgesamt hohem Verkehrsaufkommen können hieraus rasch gefährliche Situationen resultieren. Eine regelkonforme Querung der *Magdeburger Straße* ist hier für Fußgänger und Radfahrer nicht vorgesehen – bei den Fußverkehrs-Checks war aber sehr wohl ein hoher Querungsbedarf zu beobachten.

Um die *Magdeburger Straße* sicherer überqueren zu können, sollten auf Höhe der *Halberstädter Straße* zwei Mittelinseln angelegt werden – jeweils eine westlich und östlich der Straßenbahngleise. Dies könnte durch die Reduzierung der jetzt zwei Fahrspuren je Richtung auf zukünftig nur noch eine Fahrspur ermöglicht werden.

In einer Prinzipskizze sind die hier genannten Vorschläge dargestellt (vgl. Anlage 1).

Von den FVC-Teilnehmern wurde der bauliche Zustand der jetzigen Situation mehrheitlich als sehr schlecht bewertet. Weniger eindeutig waren die Bewertungen zu Sicherheit und räumlicher Qualität, wobei aber doch eine überwiegend negative Beurteilung deutlich wird. Bemängelt wurden der „katastrophale“ Zustand des schmalen Gehwegs, der zugeparkte Einmündungsbereich sowie die zu kurze Grün-Phase zur Überquerung der *Magdeburger Straße* auf Höhe der *Straße der Opfer des Faschismus*. Von einem FVC-Teilnehmer wird beispielsweise eine Aufpflasterung vorgeschlagen, durch welche der Fuß- und Radverkehr im Bereich der Einmündung der *Halberstädter Straße* entlang der *Magdeburger Straße* niveaugleich weitergeführt würde. Die vorgestellten Vorschläge zur Umgestaltung wurden sehr stark unterschiedlich eingeschätzt – eine klare Aussage lässt sich daraus nicht ableiten.

### #3 Magdeburger Straße

#### Einmündung der Straße der Opfer des Faschismus



Positiv fällt auf: Hier gibt es eine öffentliche Toilette (am Rande des Stadtparks als auch nahe der Straßenbahn-Haltestelle). Zudem wurde das Kleinpflaster teils kleinteilig repariert. Wünschenswert ist, dass bei derartigen Reparaturen das möglichst originale Material verwendet wird, um ein einheitliches Bild zu bewahren, was an diesem Ort nicht erfolgte.

Es zeigt sich bereits weiterer Reparaturbedarf mit schadhafte Stellen im Gehwegbelag – diese Löcher sollten kurzfristig repariert werden.



Die Fußgängerampel auf Höhe der einmündenden *Straße der Opfer des Faschismus* bedingt für Fußgänger eine sehr lange Wartezeit (Rot-Phase 1:37 Min.), bietet aber eine nur eine sehr kurze Grün-Phase (16 Sekunden), in welcher die *Magdeburger Straße* nicht bequem in einem Zug überquert werden kann (zu überqueren sind hier: 3+2 Fahrspuren und 2 Straßenbahngleise).

Im Rahmen der anstehenden grundhaften Erneuerung der *Magdeburger Straße* sollte hier eine längere Grünphase für Fußgänger bzw. eine deutlich komfortablere Querung der Straße eingerichtet werden.

Dieser Punkt wurde von den FVC-Teilnehmern nicht bewertet, da dieser gewissermaßen aufgeht in dem Änderungsvorschlag für die direkt anschließende Straßenbahnhaltestelle.

#### #4 (3) Magdeburger Straße im Bereich der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle



Der Seitenraum (westliche Straßenseite) in dem Abschnitt zwischen der Einmündung der *Straße der Opfer des Faschismus* und der mittleren Zufahrt zum Klinikareal wird begrenzt durch eine hohe Grundstücksmauer und besitzt lediglich eine Breite von 2,25 m bis 3 m. Auf diesem ist ein 1,1 m bis 1,3 m breiter Radweg mittels Bordstein baulich vom Gehweg niveaugleich abgetrennt, der jedoch nicht ausgeschildert oder durch Piktogramme gekennzeichnet ist. Pfosten von Ampeln, Laternen und Verkehrsschildern sind im Gehwegbereich angeordnet. An den Engstellen verbleiben 1,3 m, ansonsten ca. 2,2 m als Gehwegbreite. Der Gehweg hat eine z.T. problematische Oberfläche.

Diese ungenügenden Breiten erklären sich zum Teil aus den in der Straßenmitte eingerichteten Straßenbahninseln, weiter nördlich aus den am Fahrbahnrand angeordneten öffentlichen Stellplätzen.



Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle „*Magdeburger Straße*“ (und in nördliche Richtung bis *Am Steintor*) ist die Fahrbahn je Richtung einspurig, südlich dann zweispurig.

Aus Perspektive der Fußgänger ist dieser Bereich unbefriedigend wegen der geringen Gehwegbreite und der wenig wirksamen Trennung vom Radverkehr. Zu berücksichtigen ist, dass im unmittelbaren Zugangsbereich zum Klinikareal von „einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger“ auszugehen ist.

In der gegebenen Situation sollte somit prinzipiell kein Rad-

verkehr im Seitenraum geführt werden – auch nicht auf einem nicht ausgewiesenen Radweg ohne Benutzungspflicht.

Ziel für diesen Abschnitt der Haltestelle müsste sein, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen und zugleich eine gute Gehwegbreite zu organisieren.

Durch Ausbildung eines überfahrbaren Haltestellenkaps an dieser Stelle wäre Folgendes möglich:

KFZ-Spur und Rad-Spur werden über einen angehobenen Haltestellenbereich geführt. Durch eine Ampelsteuerung wird bei Einfahrt der Straßenbahn der Fahrverkehr gestoppt und die Fahrbahn für Fußgänger somit zum Ein-/Aussteigen freigegeben – wie dies bspw. in der *Ludwig-Wucherer-Straße* bei der Haltestelle *Lessingstraße* realisiert ist.

Durch diese Gestaltung wird die jetzt in der Straßenmitte befindliche Wartefläche der Straßenbahnhaltestelle dem Gehweg zugeschlagen, wodurch dieser eine deutlich komfortablere Breite erhält.

Gegenwärtig erfolgt der Zugang zur Haltestellen-Mittelinsel über die Fußgängerampel – mit sehr langer Wartezeit für Fußgänger. Die Befürchtung, die Straßenbahn könnte bereits abfahren, während der Fußgänger noch auf Grün wartet, verleitet dazu, die Fahrbahn hier auch bei Rot zu überqueren. Dieser Konflikt würde bei der neuen Gestaltung aufgelöst, da dann die Zusteigenden automatisch freien Zutritt erhalten, sobald die Straßenbahn einfährt.

Die bestehende Situation und der Gestaltungsvorschlag wurde von den FVC-Teilnehmern sehr unterschiedlich eingeschätzt – eine klare Aussage lässt sich nicht ableiten.

Wichtig ist einigen Teilnehmern aber vor allem, das die Verkehrsregelung für den Radfahrer (Markierung des Radwegs oder Fahrrad-Symbol zum Fahren auf der Fahrbahn) deutlich gemacht wird.

## **#5 Magdeburger Straße Klinikzufahrt**

Die Zufahrt zum Klinikareal ist in einer Breite von 9 m mit grobem Pflaster ausgebildet. Durch den ein- und ausfahrenden Verkehr sind bereits deutliche Bodenwellen auf dem Gehweg entstanden – zusammen bedeutet dies insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität eine gewisse Behinderung. Darüber hinaus begünstigt diese Pflas-





terung – zumal in dieser Breite – die Fehleinschätzung, die querenden Fahrzeuge hätten Vorrang vor den den Gehweg nutzenden Fußgängern (und Radfahrern). Die hohe Grundstücksmauer und das Pförtnergebäude erschweren dem ausfahrenden Verkehr zudem die Sicht auf den Gehweg.

Kurzfristig wird daher als Sofort-Maßnahme empfohlen, für ausfahrende Fahrzeuge ein Stoppschild oder das Verkehrszeichen 101 „Gefahrenstelle“ anzubringen.

Mit der Erneuerung der *Magdeburger Straße* sollte diese Überfahrt mit einem möglichst durchgehenden Gehbahn-Streifen mit glattem Belag gestaltet werden sowie die Breite der Gehwegüberfahrt / Grundstückszufahrt verschmälert werden.

Zur Kenntlichmachung der Ein-/Ausfahrt würde es genügen, die Breite der Zufahrt mit Pflasterstein-Linien zu markieren, anstatt wie jetzt die Überfahrt vollflächig zu pflastern. Zudem sollte die Überfahrt nur in dem Bereich angerammt werden zwischen Fahrbahnrand und fahrbahnseitigem Rand der Gehbahn, damit die Gehbahn selbst eine möglichst nur geringe Querneigung behält.

### #6 Magdeburger Straße zwischen der Klinikzufahrt und „Am Steintor“



Der Gehweg ist hier in schlechtem Zustand; hingegen wurde der Fahrbahnbelag in diesem Abschnitt bereits erneuert. Wie in vielen Straßen zeigt sich auch hier eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsarten.

In einem Teilabschnitt ist die Gehwegbreite ausreichend, jedoch ist hier im Seitenraum ein mittels Bordstein vom Gehweg niveaugleich abgetrennter Radweg angeordnet. Zugleich hat hier die (einspurige) Fahrbahn eine Überbreite und böte Platz zur Anordnung eines Radstreifens auf der Fahrbahn – und damit wirksame Trennung vom Gehweg.



Nördlich der Klinik-Zufahrt, auf Höhe der *Krukenbergstraße*, sind Stellplätze am westlichen Straßenrand angeordnet, wobei es zugleich Stellplätze auf dem Klinikareal selbst gibt. Ebenfalls besteht in unmittelbarer Nähe westlich des Klinikareals, zwischen *Franzosenweg* und *Schimmelstraße*, ein großer Parkplatz. Der Gehweg hat aber in dem Bereich der am Fahrbahnrand angeordneten Stellplätze eine nur unzureichende Breite von 1,6 bis 1,7 m – eben wegen dieser Stellplätze.



Der Radverkehr wird durch eine entsprechende Fahrbahnmarkierung auf den Gehweg gelenkt, jedoch ist der Gehweg an dieser Stelle weder für den Radverkehr freigegeben (Zusatzzeichen „Radfahrer frei“; 1022-10 StVO), noch als Radweg ausgewiesen (Zeichen „Gemeinsamer Fuß- und Radweg“; 240 StVO). De jure ist daher das Radfahren auf dem Gehweg an dieser Stelle ordnungswidrig. Die angebrachte Markierung auf der Fahrbahn leitet die Radfahrer quasi zur ordnungswidrigen Nutzung des Gehweges an. Daher müsste entweder eine entsprechende Beschilderung erfolgen – was in Anbetracht der gegebenen Gehwegbreiten nicht regelkonform wäre – oder aber die Markierung auf der Fahrbahn muss entsprechend korrigiert werden, der Radverkehr also auf der Fahrbahn weitergeführt werden.

Nahe der Querstraße *Am Steintor* wurde der Seitenbereich der *Magdeburger Straße* erneuert. Der (westliche) Gehweg besitzt jedoch nur eine Breite von 1,8 m, liegt also deutlich unterhalb der Regelmindestbreite von 2,5 m – und dies nur, um am Fahrbahnrand öffentliche Stellplätze anzubieten. Bei der angekündigten Erneuerung der *Magdeburger Straße* sollte dieser Bereich dringend korrigiert werden und von *Am Steintor* bis zum *Riebeckplatz* eine durchgehende und komfortable Fußwegeverbindung realisiert werden.

### > Die Magdeburger Straße ist wichtiger „Trittstein“ der Fußverkehrsstrategie:

Sowohl in Hinblick auf eine Fußverkehrsstrategie als auch auf Grund der jetzigen Nutzung durch Fußgänger ergibt sich für die *Magdeburger Straße* eine besondere Bedeutung: Neben der Fußgängerzone (*Leipziger Straße*) ist auch diese Straße eine Overtüre für vom / zum Hauptbahnhof und zentralen Busbahnhof kommende / gehende Fußgänger. Die *Magdeburger Straße* verknüpft wie eine Perlenschnur miteinander: *Riebeckplatz*, *Stadtpark* und den neu gestalteten Platz *Am Steintor*.

Diese Fußwegeverbindung sollte daher durchgehend eine Qualität aufweisen, die an der erreichten Aufenthaltsqualität des Platzes *Am Steintor* Maß nimmt. Daraus leiten sich folgende Zielstellungen für eine Umgestaltung ab:

- durchgängig eine Gehwegbreite von **4 bis 5 m**;  
an punktuellen Engstellen Einhaltung der Min-

destbreite von 2,5 m (Vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002: S. 15, Tabelle 2, Punkt 7)

- durchgängige Trennung des Rad- und Fußverkehrs – Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Unterhaltung des Gehweges auf einem guten Niveau (baulicher Zustand, Sauberkeit, Ahndung von Gehwegparken)
- durchgängige Straßenbegrünung; Ergänzung von Straßenbäumen, wo möglich
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, insbesondere im Straßenabschnitt am Stadtpark

### #7 (4) Am Steintor



Nicht nur aus Fußgänger-Perspektive zeigt der Platz eine insgesamt sehr gelungene Platzgestaltung, welche die Verkehrsfunktionen mit zugleich hoher Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums vereint. Anspruchsvolle Pflanzenbeete, alter Baumbestand neben neu gepflanzten Bäumen, diverses Sitzmobiliar, einem Wasserspiel, barrierefreier Ausstattung (auch für Sehbehinderte) lassen den Platz insgesamt aufgelockert und klar strukturiert erscheinen.

Bei der weiteren Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Etablierung einer Fußverkehrsstrategie kann an die hier überzeugenden Qualitäten räumlich angeknüpft werden.



Bei dem FVS-Check wurde knapp rekapituliert, welche Widerstände bei der Platz-Umgestaltung zu überwinden waren. Eine Auseinandersetzung hatte sich demnach auf den Rückbau eines Kiosks bezogen. Diese Funktion konnte im Erdgeschoss eines angrenzenden Hauses untergebracht werden, wodurch auch ein zuvor leerstehendes Ladengeschäft eine neue Nutzung erfuhr.

### #8 (5) Ludwig-Wucherer-Straße im Bereich der Einmündung in den Platz „Am Steintor“

Auf dem Gehweg im Bereich der Einmündung war (beim Rundgang mit der Verwaltung wie auch beim Fach-Fußverkehrs-Check) ein auf dem Gehweg geparktes Kfz auffällig (ohne dass sichtbar be- oder entladen wurde). Gehwegparken im Einmündungsbereich behindert hier Fußgänger





ganz wesentlich und zwingt Radfahrer nicht selten dazu, vom Radweg auf die Fahrbahn bzw. das Straßenbahngleis auszuweichen (siehe Foto).



Da Gehwegparken hier vermutlich häufig vorkommt, sollte dies durch bauliche Maßnahmen wirksam unterbunden werden. Zu prüfen wäre, wie dies bspw. durch Fahrradbügel, Poller oder Ähnliches erzielt werden könnte.



Grenzwertig zeigt sich auch die Nutzung des Gehweges nahe der Straßenbahnhaltestelle *Lessingstraße* in der *Ludwig-Wucherer-Straße* für die Freisitze eines Imbisses. Diese an sich grundsätzlich positive, den Seitenraum aufwertende Nutzung nimmt jedoch nicht genügend Rücksicht auf die dabei freizuhaltende Breite der Gehbahn. Hier sollte auf eine Sensibilisierung für diese Problematik beim Betreiber der Gastronomie hingewirkt werden. So sollte auch geprüft werden, ob dies Ausmaß der Nutzung des Gehweges der erteilten Sondernutzungsgenehmigung entspricht.

Die Gehwege der *Ludwig-Wucherer-Straße* zwischen *Am Steintor* und *Emil-Abderhalden-Straße / Gudrun-Goeseke-Straße* machen ansonsten in ihrer Breite sowie in ihrem baulichen Zustand einen guten Eindruck.

Von den FVC-Teilnehmern wurde die Sicherheit dieses Ortes sehr unterschiedlich bewertet, der bauliche Zustand sowie die Atmosphäre aber durchschnittlich als gut.

### #9 (6) Ludwig-Wucher-Straße an der Einmündung der Gudrun-Goeseke-Straße



Der südliche Seitenraum der *Gudrun-Goeseke-Straße* ist als reiner Radweg (Zeichen 237) ausgewiesen. Das Gehen auf dieser Straßenseite ist somit rechtlich unzulässig.

Im Sinne einer für Fußgänger möglichst ungehindert durchlässigen Stadt sollte das Gehen auch entlang dieser Wege relation ermöglicht werden. „An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich“ definieren die Richtlinien RASt (6.1.6.1) und EFA (3.1.1). Die Änderung könnte recht einfach erfolgen durch die Beschilderung als Fußweg mit freigegebenem Radverkehr (Zusatzzeichen 1022-10).

Die FVC-Teilnehmer beurteilten diesen Vorschlag ausgesprochen gegensätzlich (vgl. Anlage 4).



## #10 (7) Ludwig-Wucherer-Straße Einmündung der Gütchenstraße



Auf der westlichen Straßenseite befindet sich unmittelbar neben der Fußgängerampel eine Aufstellfläche für Radfahrer im Seitenraum. Dadurch ist der Gehweg auf eine Restbreite von nur 1,6 m eingeengt, während zugleich die Aufstellfläche für Radfahrer/innen mit nur 1 m Breite und 5 m Länge ebenfalls unbefriedigend bleibt.

Statt dieser ungenügenden Gestaltung böte aber die einmündende *Gütchenstraße* ausreichend Raum zur Markierung einer Aufstellfläche für Radfahrer, denn die Ampel für den ausfahrenden Verkehr ist weit vom Kreuzungsbereich in die Straße zurück verlegt.



Durch diese Veränderung der Aufstellfläche würde der Gehweg seine ursprüngliche Breite wieder zurück erhalten. Die vorgeschlagene, verlegte Aufstellfläche käme auch dem Anliegen der Radfahrer entgegen, die schließlich in die *Lessingstraße* (bzw. *Carl-von-Ossietzky-Straße*) einfahren wollen und für die hierbei die Furt der Fußgängerampel eine ungünstige Verschwenkung der direkten Fahrtlinie darstellt. Mit der vorgeschlagenen Gestaltung würden die die *Ludwig-Wucherer-Straße* querenden Fußgänger und Radfahrer räumlich voneinander getrennt werden.

Dieser Vorschlag wurde von den FVC-Teilnehmern in der Mehrzahl als gut bis sehr gut bewertet.

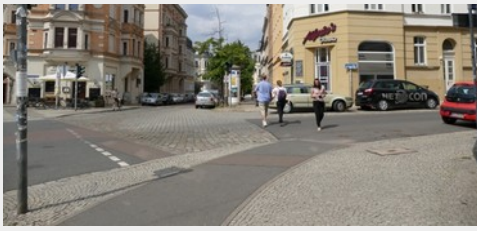
## #11 (7) Ludwig-Wucherer-Straße Einmündung der Lessingstraße.



Auf der östlichen Seite der *Ludwig-Wucherer-Straße* ist im Bereich der Einmündung in die *Lessingstraße* über den Gehweg hinweg für Radfahrer eine „Abbiegespur“ markiert (eine asphaltierte Bahn über den ansonsten gepflasterten Gehweg). Diese Bahn verläuft unmittelbar vor der Fußgängerampel auf dem Gehweg

Dieser „freie Rechtsabbieger“ für Radfahrer über den Gehweg hinweg ist aus mehreren Gründen verkehrt und sollte aufgelöst werden:

- Die Radfahrer haben hier, wie alle anderen Fahrzeuge auch, auf der Fahrbahn und nicht über den Seitenstreifen abzubiegen.



- Die Verkehrsordnung wird verunklart: Haben hier nun Fußgänger oder Radfahrer Vorrrecht? Dürfen an der Ampel wartende Fußgänger auch auf der Asphaltbahn stehen oder nur auf der ca. 50 cm breiten „Verkehrinsel“ zwischen Bordstein und markierter Radfahrbahn?
- In der jetzigen Anordnung mündet der „Radfahrstreifen“ in der *Lessingstraße* in den Parkstreifen, endet daher meist abrupt vor den am Straßenrand parkenden Pkws.



Die FVC-Teilnehmer bewerteten auch diese vorgeschlagene Umgestaltungsmaßnahme als gut oder sehr gut.

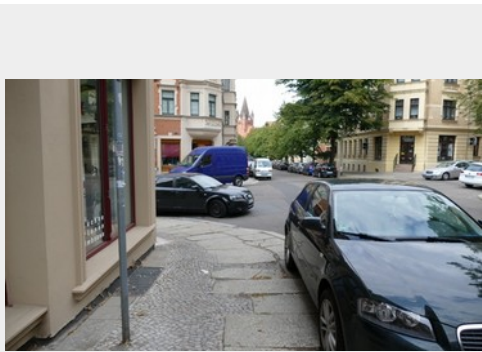
Im Hinblick auf die Etablierung einer stadtweiten Fußverkehrsstrategie sind die beschriebenen Mängel an dieser Kreuzung (#10 + #11) von stellvertretender Aussage: Maßnahmen und Gestaltungen, die zur Förderung des Radverkehrs im Bereich des Seitenraums vorgenommen werden, stehen den Belangen und Anforderungen der Fußgänger nicht selten entgegen. Die kommunale Verkehrspolitik und -planung muss bei der Stärkung des Umweltverbundes den Fußverkehr mindestens in demselben Maße fördern und berücksichtigen wie den Radverkehr.

## #12 (8) Carl-von-Ossietzky-Straße Kreuzung mit der Goethestraße

Das Paulusviertel zeigt sich aus der Perspektive der Fußgänger sehr gegensätzlich: Es sind einerseits viele Fußgänger anzutreffen und die Straßen machen einen belebten Eindruck, andererseits sind die Gehwege in einem desolaten Zustand.



Besonders negativ wirkt sich auch der hohe „Parkdruck“ aus: Kreuzungsbereiche sind häufig zugestellt, in einigen Straßen wird auch auf dem Gehweg selbst, in einer inneren, „zweiten Reihe“ geparkt. Beim Ein- und Ausparken kommt es dann zwangsläufig zu gefährlichen Situationen, da ein- oder ausparkende Autos auf dem Gehweg entlang an bereits abgestellten Pkws vorbei fahren – während dessen wird der Gehweg in gesamter Breite von Pkws okkupiert. Der Abstand zwischen den auf dem Gehweg fahrenden Pkws und den Hausausgängen ist dabei nur noch sehr gering, was zeitgleich aus dem Haus heraustretende Anwohner gravierend gefährdet.



Bei dem öffentlichen Fußverkehrs-Check wurde diese bestehende Situation von den Teilnehmern bezüglich der Sicherheit und des baulichen Zustandes deutlich als negativ bewertet. In der anschließenden Diskussion befürworteten die Teilnehmer einstimmig, dass das Falsch- und Gehwegparken durch konsequentes Ahnden durch das Ordnungsamt unterbunden oder zumindest stark eingedämmt werden muss.

Als handhabbarer Ansatz (neben sicherlich vielen nötigen Schritten) zur Lösung des Konfliktes wurde CarSharing erörtert und folgende Modellrechnung – bezogen allein auf die *Goethestraße* – vorgestellt:

In der *Goethestraße* sind 113 öffentliche (und 23 private) Stellplätze vorhanden. Dem stehen 409 Haushalte und 204 zugelassene Pkws gegenüber. Diese statistischen Angaben verdeutlichen zwei Sachverhalte:

- Lediglich jeder zweite Haushalt verfügt über einen Pkw, hingegen haben alle Anwohner die Zumutungen des von den Pkw-Besitzern verursachten „Parkdrucks“ zu erdulden.
- Der vorhandene Straßenraum kann nicht Parkraum für alle zugelassenen Pkws bieten – schon gleich gar nicht, wollte tatsächlich jeder Haushalt für sich einen öffentlichen Stellplatz für den privaten Pkw beanspruchen.

CarSharing kann den Bedarf an Pkws reduzieren: Ein gemeinsam genutztes CarSharing-Auto kann acht private Pkw ersetzen (einige Untersuchungen gehen von größerem Effekt aus; bis zu 12 PKWs). Basierend auf dieser Annahme müsste etwa jeder zweite Besitzer eines privaten Pkws umsteigen auf CarSharing – dann würden die in der *Goethestraße* vorhandenen öffentlichen Stellplätze für alle Haushalte ausreichen (100 private Pkw + 13 geteilte Pkw). Würden darüber hinausgehend gar drei von vier privaten Pkw-Nutzern umsteigen, würde etwa die Hälfte der öffentlichen Stellplätze ausreichen – und die Straße wäre nur noch halb zugestellt (44 private Pkw + 20 geteilte Pkw). Dies wäre ein enormer Zugewinn für den öffentlichen Raum und die Verkehrssicherheit. Zugleich wäre die tägliche Frustration aus Stellplatzsuchverkehr und langer Parkplatzsuche überwunden.

In diesem Sinne ist die Durchsetzung von CarSharing-Angeboten im gegenseitige Wechselspiel mit einer Fußverkehrsstrategie voranzubringen. Eine zunehmend restriktive Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung gegen Falsch- bzw. Gehwegparker – kombiniert mit Informationskampagnen und Werbemaßnahmen – fördert die Motivation der Autofahrer, vom eigenen auf einen geteilten Pkw umzusteigen. So ließe sich auch argumentieren für eine möglichst



baldige Rücknahme der Ausschilderung des halbseitigen Gehwegparkens, etwa in der *Carl-von-Ossietsky-Straße* – einem absoluten „no go“. Diese Anordnung bedeutet eine eklatante Ungleichbehandlung der Belange der Fußgänger gegenüber den Ansprüchen der Autofahrer.

### #13 (9) Willy-Lohmann-Straße Kreuzung mit Schleiermacherstraße



Entlang der *Schleiermacherstraße* und ebenfalls in der *Willy-Lohmann-Straße* sind zahlreiche Stellen mit desolater Gehwegoberfläche auffällig. Zudem sind an Kreuzungen die Bordsteine oft noch nicht abgesenkt, bilden für Personen mit eingeschränkter Mobilität starke Beeinträchtigungen. In der *Willy-Lohmann-Straße* verleitet ein asphaltierter Längsstreifen auf dem ansonsten gepflasterten Gehweg dazu, diesen als vermeintlichen Radweg zu verstehen. Der Bedarf für ein Gehweg-Sanierungsprogramm wird hier offenkundig. Dieser Zustand wurde von den FVC-Teilnehmern ebenso eindeutig negativ bewertet. Einstimmig wurde die Umsetzung der Barrierefreiheit eingefordert.



Zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger wurde am Beispiel dieser Kreuzung die Ausbildung von Gehwegvorstreckungen erörtert (wie bereits bei #2 dargelegt). Starke Einwände hiergegen wurden seitens der Denkmalpflege angeführt: Dieses große zusammenhängende Ensemble aus Gründerzeithäusern sei auch über Halle (Saale) hinaus von Bedeutung. Der Ensembleschutz umfasse dabei nicht nur die Gebäude, sondern auch die Gestaltung der Straßen, mit deren historischen Aufteilung in Fahrbahn und mittels Bordsteinen abgetrennter Gehwege. Gehwegvorstreckungen würden diesem denkmalgeschützten Bild (bzw. dieser Bildvorstellung) nicht entsprechen.



Zutreffend mag sein, dass zu der Entstehungszeit dieser Straßen die besprochenen Gehwegweiterungen nicht bestanden. Allerdings war damals auch das Problem und das Bild von vollgeparkten Straßen gänzlich unbekannt. Diese Beeinträchtigung des Bildes – also völlig mit Autos zugestellte Straßen – wirkt aber um ein vielfaches negativer auf die Gesamterscheinung, als dies Gehwegvorstreckungen (vermeintlich) beeinflussen. Mehr noch: Gehwegvorstreckungen wirken dem Zuparken der Kreuzungen deutlich entgegen, reduzieren also die gegenwärtige negative Beeinträchtigung des vom Denkmalschutz intendierten Bildes.







Für die weitere Diskussion scheint auch ein Verweis auf das Problemfeld Brandschutz bei denkmalgeschützten Gebäuden angebracht:

Bei den Bemühungen zur Verbesserung des Brandschutzes kommt es im Falle von Denkmalgebäuden regelmäßig zu Konflikten zwischen den Erfordernissen des Brandschutzes (z.B. zusätzliche Fluchttreppe) und den Ansprüchen der Denkmalpflege. Oft wird dabei ein Kompromiss gefunden – manchmal aber werden auch die Einwände des Denkmalschutzes überstimmt, wenn bspw. eine Kompromisslösung nicht machbar ist. Nun gilt es aber der Verkehrssicherheit in Relation zum Brandschutz eine mindestens ebenso gewichtige Bedeutung zuzusprechen – ist doch das Risiko, als Fußgänger in diesen Straßen bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, ungleich höher, als durch einen Brandunfall zu Schaden zu kommen. Einwände der Denkmalpflege sind also jeweils einzeln zu prüfen und nicht automatisch „Totschlag-Argumente“ gegen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger. Der Denkmalschutz ist hier als ein Aspekt unter mehreren zu bewerten – ihm steht keinesfalls eine herausgelöste Veto-Position zu.



#### #14 (10) Kreuzung Ludwig-Wucherer-Straße mit Willy-Lohmann-Straße und Martha-Brautzsch-Straße



Östliche, stadtauswärtige Seite *Ludwig-Wucherer-Straße*: Die südlich der *Willy-Lohmann-Straße* auf der Fahrbahn geführte Radspur wird unmittelbar nördlich der Einmündung auf den Seitenraum gelenkt. Hierdurch wird der Gehweg sehr stark verengt. Zudem befindet sich in dem Bereich der Gehwegeinengung der Ausgang eines Ladengeschäfts und die Fußgängerampel. Dies generiert ein Risiko der Kollision von Radfahrern mit Fußgängern. Die Unterscheidung des Rad- vom Fußweg durch verschiedene Oberflächen bietet hier letztlich nur geringen Schutz.



Eine Verbesserung dieser für Fußgänger und Radfahrer sehr ungenügenden Situation ist wohl nur machbar, indem der Radverkehr auch nördlich der *Willy-Lohmann-Straße* weiter auf der Fahrbahn geführt wird. Möglich wäre dies, indem die Haltestelle als überfahrbares Kap ausgebildet würde, wie dies bspw. bei der Haltestelle „*Lessingstraße*“ weiter südlich in der *Ludwig-Wucherer-Straße* realisiert ist.

„Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer [geht]“ der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

(VwV-StVO; Novellierung vom 11.11.2014, §§ 39 bis 43)

Die Grünphase der Fußgängerampel mit ca.14 Sekunden reicht nicht aus, um die Straße bequem zu überqueren. Unsichere oder langsame Fußgänger trauen sich nicht, die letzte Fahrspur während der Räumzeit „gegen Rot“ zu überqueren und bleiben auf der Warteinsel stehen. Die Warteinsel in der Straßenmitte (Spitze der Straßenbahnhaltestelle) ist sehr schmal und bietet nur wenigen Personen Platz. Gefährlich eng wird es hier, falls mehrere Personen zugleich und z.B. mit Kinderwagen oder Fahrrad zwischen einfahrender Straßenbahn und vorbeifahrenden Pkws warten müssen.

Durch eine Verlängerung der Grünphase könnte diese Situation entschärft werden – eben dadurch, dass das Queren der Straße in einem Zug möglich und ein Warten auf der Mittelinsel somit nicht nötig wird. Letztlich gilt auch hier der Grundsatz der StVO: „Dabei geht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

Westliche, stadteinwärtige Seite *Ludwig-Wucher-Straße*: Hier stellt sich die Situation im Prinzip gleich dar wie auf der stadtauswärtigen Seite. Ebenfalls wird hier der Radverkehr auf den Seitenraum geführt, was das Risiko einer Kollision von Radfahrern mit Fußgängern generiert.

Wiederum durch die Gestaltung der Haltestelle als überfahrbares Kap könnte diese Gefährdung aufgelöst werden.

### #15 Martha-Brautzsch-Straße

Hier ist auffällig, dass viele Fahrzeuge zur Hälfte auf dem Gehweg parken, obwohl dies durch keine Verkehrszeichen so angeordnet ist bzw. gestattet wird.

Der mit Granitplatten belegte Gehweg ist stark sanierungsbedürftig – während die Fahrbahn augenscheinlich erst vor kurzer Zeit erneuert wurde. Viele Granitplatten sind in der Mitte gebrochen, was sicherlich auch auf die Belastung durch die parkenden Fahrzeuge zurück zu führen ist.

Die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h scheint von vielen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten zu werden. Die vorgeschriebene und aufgrund der Verhältnisse gebotene Geschwindigkeitsbeschränkung ließe sich mit einer stationären Radarkontrolle durchsetzen. Sinnvoll angeordnet wäre eine solche insbesondere kurz vor dem *August-Bebel-Platz*, um damit die in diesen Platz ein-fahrenden Fahrzeuge verlässlich abzubremsen.





## #16 (11) August-Bebel-Platz



Der *August-Bebel-Platz* ist differenziert zu betrachten. Er besitzt bereits gute Qualitäten eines öffentlichen Raums, vor allem auf der westlichen Platzseite mit Außengastro- nomie und Parkbänken (auch ohne Konsumzwang). Die Wasserfläche mit Springbrunnen trägt ebenfalls zum posi- tiven Bild bei. Nicht zuletzt im Vergleich zum Platz *Am Steintor* hat der *August-Bebel-Platz* jedoch noch nicht ausgeschöpfte Potentiale. Im Grunde vermittelt die gegenwärtige Situation den Eindruck von einem kleinen Platz neben einer flächen- mäßig größeren, kreisverkehrsähnlichen Kreuzung. Auch die beobachteten Fahrgeschwindigkeiten scheinen oft über- höht und nicht der Situation angepasst.



Die östliche Platzseite / Einmündung *Puschkinstraße* ist un- klar gestaltet: Dem südlichen Gehweg nach links auf den Platz folgend, gelangt man in den Außenbereich eines Restaurants und stößt auf eine Treppe.



Zielstellung müsste sein, den Platz mehr als ein Ganzes und weniger als Kreuzung zu gestalten, insbesondere mit deutlich erleichterten Querungsbedingungen für Fußgänger.

Diese jetzige Situation ließe sich kurzfristig und mit relativ überschaubarem Aufwand verbessern:

- Die bereits realisierten Mittelinseln sollten deutlich länger ausgebildet werden, sodass die Fußgänger die Straßen in einem deutlich breiten Bereich freizügiger queren können
- Die Grünfläche auf der südwestlichen Platzseite sowie die Grünflächen beidseitig der *Martha-Brautzsch-Straße* sollten derart angepasst werden, dass die Querung des Platzes einfacher möglich wird. Die zahlreichen Trittspuren zeigen deutlich den Bedarf hierfür an. Wichtig wäre, den Bereich der Baumkronen z.B. mit Bodengittern gegen Bodenver- dichtung zu schützen (diese werden z.T. stark begangen).
- Die Fahrbahnbreiten und Abbiegeradien sollten derart kor- rigiert werden, dass dies eine Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten bewirkt.
- Die Abbiegebeziehungen sollten überprüft und eindeutiger als Rechts-vor-Links-Regelung ausgebildet werden. Denkbar wäre z.B. die Fußgängermittelinsel in der *Kardinal-Albrecht- Straße* bis zur Platzmitte durchgehend zu verlängern oder alternativ den aus der *Martha-Brautzsch-Straße* nach der *August-Bebel-Straße* fahrende Verkehr westlich um die Platzmitte herum zu führen.

Zur Verdeutlichung siehe Prinzipskizze in Anlage 2.



## FAZIT:

Die Stadt Halle (Saale) hat durch deren kompakte Struktur in Verbindung mit dem Straßenbahnnetz gute Voraussetzungen für eine „Fußgänger-Stadt“. Die Behandlung des Fußverkehrs in betreffenden Planwerken und die Teilnahme als Modellstadt an dem Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ sind Zeichen dafür, dass Halle (Saale) auf dem Weg ist zu einer fußverkehrsfreundlicheren Stadt. So setzen auch die jüngst erzielten Verkehrs- und Freiraumgestaltungen am Steintor hohe Maßstäbe für künftige Umbaumaßnahmen, beispielsweise für die anstehende Umgestaltung der Magdeburger Straße.

In Zukunft wird es noch stärker darum gehen müssen, den Umweltverbund – und den Fußverkehr als integraler Teil dessen – insgesamt voranzubringen. Die dafür nötigen Flächenanteile sind zusammen gegenüber den Ansprüchen des motorisierten Individualverkehrs durchzusetzen, ansonsten kommt es zwangsläufig zu einer gewissen „Kanibalisierung“ der Verkehrsarten des Umweltverbundes untereinander.

Bei der Analyse der bestehenden Situation mittels der beiden Fußverkehrs-Checks zeigten sich insbesondere folgende Herausforderungen:

- Der bauliche Zustand der Gehwege ist häufig schadhaft. Insgesamt scheint die Instandhaltung der Gehwege im Vergleich zum Zustand der Fahrbahnen vernachlässigt.
- Zur einfacheren und insbesondere sichereren Querung der Fahrbahnen gibt es an vielen Stellen Handlungsoptionen bzw. Handlungsbedarf.
- Neben Abschnitten mit komfortablen Gehwegbreiten finden sich auch Bereiche mit zu schmalen Gehwegen. Die ungenügenden Breiten resultieren meist aus Ansprüchen des ruhenden Verkehrs (Stellplätze am Fahrbahnrand auf Kosten der Gehwegbreite) oder sind der Optimierung des Verkehrsflusses des motorisierten Verkehrs geschuldet (z.B. durch separate Abbiegespur, welche eine Einengung des Seitenraums bedingt).
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr ergeben sich regelmäßig dort, wo Probleme zwischen Radverkehr und motorisiertem Verkehr nicht auf der Fahrbahn selbst gelöst werden, sondern statt dessen der Radverkehr lediglich in den Seitenraum „ausgelagert“ wird.



# Anlage 1



# Anlage 2

Fußverkehrs-Check 12. November 2018

Anlage 2 | Prinzip-Skizze

Verkehrsberuhigung August-Bebel-Platz



Verlängerung der Querungsinselfn weit in den Platz hinein

Einengung der Fahrbahnen und spitzere Abbiegeradien zur Geschwindigkeitsdämpfung

Anpassung der Grünflächen zwecks besserer Querbarkeit. Erhalt der Bäume!

# Anlage 3

## Protokoll zum Fußverkehrs-Check

Freiwillige Angaben über den/die Teilnehmer/in:

- Geschlecht:       weiblich  
                        männlich
- Altersgruppe:     unter 25 Jahre  
                        25 – 39 Jahre  
                        40 – 65 Jahre  
                        über 65 Jahre



Ich führe regelmäßig mit mir:     Kinderwagen       Rollator       ich sitze im Rollstuhl

| 1 Magdeburger Straße / Anhalter Straße / Stadtpark                   |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|---|
| Bewertung des Bestands (Schulnote)                                   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand  |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung  |   |   |   |   |   |
| Sicherheit   |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                       |   |   |   |   |   |
|  |   |   |   |   |   |
| 2 Magdeburger Straße / Halberstädter Straße                          |   |   |   |   |   |
| Bewertung des Bestands (Schulnote)                                   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand  |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung  |   |   |   |   |   |
| Sicherheit   |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                       |   |   |   |   |   |
|  |   |   |   |   |   |
| 3 Magdeburger Straße (Haltestelle) / Straße der Opfer des Faschismus |   |   |   |   |   |
| Bewertung des Bestands (Schulnote)                                   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand  |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung  |   |   |   |   |   |
| Sicherheit   |   |   |   |   |   |
| Verbesserungsvorschläge FUSS e.V.                                    |   |   |   |   |   |
| a) Kfz einspurig + Spur für Radverkehr                               |   |   |   |   |   |
| b) zusätzliche Mittelinseln als Querungshilfe                        |   |   |   |   |   |
| c) Haltestelle als überfahrbares Kap                                 |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                       |   |   |   |   |   |
|  |   |   |   |   |   |



| <b>4 Am Steintor</b>  |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>                       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| <b>5 Ludwig-Wucherer-Straße / Am Steintor</b>                   |   |   |   |   |   |
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>                       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| <b>6 Gudrun-Goeseke-Straße</b>                                  |   |   |   |   |   |
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>                       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| <i>Vorschlag: gemeinsamer Fuß- und Radweg</i>                   |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| <b>7 Gütchenstraße / Ludwig-Wucherer-Straße / Lessingstraße</b> |   |   |   |   |   |
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>                       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| <i>Verbesserungsvorschläge FUSS e.V.</i>                        |   |   |   |   |   |
| a) Aufstellfläche für Radverkehr umlegen                        |   |   |   |   |   |
| b) Radspur auflösen / auf die Fahrbahn                          |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:                                  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |

| <b>8 Carl-von-Ossietzky-Straße / Goethestraße</b>                                 |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| <i>Vorschlag: Ahnden von Gehwegparken</i>   |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| <b>9 Willy-Lohmann-Straße / Schleiermacherstraße</b>                              |   |   |   |   |   |
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| <i>Priorität Fußverkehr (1=hoch bis 5=niedrig)</i>                                |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| <b>10 Martha-Brautzsch-Straße / Ludwig-Wucherer-Straße / Willy-Lohmann-Straße</b> |   |   |   |   |   |
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| <i>Priorität Fußverkehr (1=hoch bis 5=niedrig)</i>                                |   |   |   |   |   |
| <i>Priorität Radverkehr (1=hoch bis 5=niedrig)</i>                                |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |
| <b>11 August-Bebel-Platz</b>  |   |   |   |   |   |
| <i>Bewertung des Bestands (Schulnote)</i>   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (baulicher) Zustand   |   |   |   |   |   |
| Atmosphäre / Gestaltung   |   |   |   |   |   |
| Sicherheit  |   |   |   |   |   |
| <i>Verbesserungsvorschlag FUSS e.V.</i>   |   |   |   |   |   |
| Anmerkungen/Ergänzungen/Ideen:  |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |

## Anlage 4

### Auswertung der Protokolle des öffentlichen Fußverkehrs-Checks vom 12.11.2018

#### Allgemeine Daten:

Teilnehmende: 18

ausgefüllte Protokolle: 14

#### Freiwillige Angaben der Teilnehmenden:

##### 1. Geschlecht:

weiblich: 1

männlich: 12

keine Angabe: 1

##### 2. Alter:

unter 25 J.: 0

25-39 J.: 2

40-65 J.: 8

über 65 J.: 3

keine Angabe: 1

##### 3. regelmäßig mitgeführte Gegenstände:

Kinderwagen: 1

Rollator: 0\*

Rollstuhl: 0\*\*

\* Um die Situation auch für körperlich eingeschränkte Personen beurteilen zu können, führten die Teilnehmenden einen Rollator während des Fußverkehrs-Checks mit.

\*\* Es hat eine im Rollstuhl sitzende Person teilgenommen, was jedoch nicht im Protokoll vermerkt worden ist.

#### Beurteilung der Stationen durch die Teilnehmenden:

| Station 1: Magdeburger Straße / Anhalter Straße / Stadtpark  |   |   |     |     |   |     |
|--|---|---|-----|-----|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)   | 1 | 2 | 3   | 4   | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand  | 1 | 3 | 5 ½ | 3 ½ | 0 | 2,9 |
| Atmosphäre / Gestaltung  | 1 | 8 | 4   | 0   | 0 | 2,2 |
| Sicherheit   | 0 | 6 | 4   | 1   | 2 | 2,9 |
| Kommentare:<br>- Stadtpark gut gestaltet<br>- schlechter Pflasterzustand; zw. Radweg v. Kante gutes Pflaster, was keiner benutzt<br>- Kleinpflaster ungeeignet für Kinderwagen etc.; Rad-Fußweg-Situation schwierig<br>- Fuß- und Radweg zu schmal und zu eng beeinander<br>- Zweirichtungsradschweg; Fahrradlogos auf der Fahrbahn - Konflikt Fußgänger/Radfahrer entschärfen |   |   |     |     |   |     |



| <b>Station 2: Magdeburger Straße / Halberstädter Straße</b>   |   |   |   |   |   |     |
|---|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand   | 0 | 0 | 3 | 3 | 7 | 4,3 |
| Atmosphäre / Gestaltung   | 0 | 1 | 7 | 2 | 3 | 3,5 |
| Sicherheit  | 0 | 1 | 5 | 3 | 4 | 3,8 |
| Kommentare:<br>- Fußweg zu schmal; Grünphase zu selten; Fuß- und Radweg niveaugleich über Einmündungen führen<br>- Fußweg via Magdeburger Straße zur Halberstädter Straße: baulich & Sicherheit 5 / 5!<br>- kann nicht so bleiben bis zum Sanierungsprojekt<br>- Fußweg katastrophal; zugedakter Kreuzungsbereich<br>- schlechter Pflasterzustand; zw. Radweg v. Kante gutes Pflaster, was keiner benutzt |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 3: Magdeburger Straße (Haltestelle) / Straße der Opfer des Faschismus</b>   |   |   |   |   |   |     |
|--|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand  | 0 | 0 | 3 | 3 | 7 | 4,3 |
| Atmosphäre / Gestaltung  | 0 | 1 | 7 | 2 | 3 | 3,5 |
| Sicherheit   | 0 | 1 | 5 | 3 | 4 | 3,8 |
| Vorschläge FUSS e.V. (vgl. Anlage 1):  |   |   |   |   |   |     |
| a) Kfz einspurig + je eine Spur für Radfahrende  | 2 | 5 | 2 | 0 | 2 | 2,6 |
| b) zusätzliche Mittelinseln  | 2 | 3 | 0 | 3 | 1 | 2,8 |
| c) Haltestelle als überfahrbares Kap   | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2,8 |
| Kommentare:<br>- Markierung Radweg (ca. 10 m vor alter Zahnklinik)<br>- mit Markierungen deutlich machen, dass Radverkehr Fahrbahn nutzen darf |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 4: Am Steintor</b>   |   |   |   |   |   |     |
|---|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand   | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 1,3 |
| Atmosphäre / Gestaltung   | 6 | 7 | 0 | 0 | 0 | 1,5 |
| Sicherheit  | 4 | 6 | 3 | 0 | 0 | 1,9 |
| Kommentare:<br>- mehr Markierungen, um Fuß- und Radverkehr zu steuern<br>- Übergang südliche Haltestelle; besseres Leitsystem |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 5: Ludwig-Wucherer-Straße / Am Steintor</b> |   |   |   |   |   |     |
|--|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)                             | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand                                    | 4 | 6 | 1 | 1 | 0 | 1,9 |
| Atmosphäre / Gestaltung                                | 1 | 6 | 4 | 1 | 0 | 2,4 |
| Sicherheit   | 3 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2,5 |
| Kommentar: oft auf Fußweg parkende Autos               |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 6: Gudrun-Goeseke-Straße</b>   |   |   |   |   |   |     |
|---|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand   | 5 | 7 | 1 | 0 | 0 | 1,7 |
| Atmosphäre / Gestaltung   | 1 | 7 | 4 | 0 | 1 | 2,5 |
| Sicherheit  | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 | 3,1 |
| Kommentare:<br>- verpflichtender Geh- und Radweg ist sehr schlecht<br>- schwierige Bausituation für weiteren Fußweg<br>- gute Alternative über Ludwig-Wucherer-Straße<br>- Benutzungspflicht aufheben |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 7: Gütchenstraße / Ludwig-Wucherer-Straße / Lessingstraße</b>   |   |   |    |   |   |     |
|--|---|---|----|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)   | 1 | 2 | 3  | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand  | 0 | 6 | 7  | 0 | 0 | 2,5 |
| Atmosphäre / Gestaltung  | 0 | 3 | 10 | 0 | 0 | 2,8 |
| Sicherheit   | 0 | 5 | 3  | 4 | 0 | 2,9 |
| Vorschläge FUSS e.V.:  |   |   |    |   |   |     |
| a) Aufstellfläche für Radfahrende umlegen  | 3 | 4 | 0  | 1 | 0 | 1,9 |
| b) Radverkehr auf Fahrbahn führen  | 4 | 4 | 1  | 0 | 0 | 1,7 |
| Kommentare:<br>- Markierung Radweg (ca. 10 m vor alter Zahnklinik)<br>- mit Markierungen deutlich machen, dass Radverkehr Fahrbahn nutzen darf |   |   |    |   |   |     |

| <b>Station 8: Carl-von-Ossietzky-Straße / Goethestraße</b>  |   |     |     |   |   |     |
|---|---|-----|-----|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)  | 1 | 2   | 3   | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand   | 0 | 2 ½ | 2 ½ | 4 | 2 | 3,5 |
| Atmosphäre / Gestaltung   | 1 | 3   | 3   | 3 | 1 | 3,0 |
| Sicherheit  | 0 | 3 ½ | ½   | 5 | 2 | 3,5 |
| Vorschläge FUSS e.V.:   |   |     |     |   |   |     |
| a) alternative Angebote wie Carsharing  | 6 | 1   | 0   | 0 | 0 | 1,1 |
| Kommentare:<br>- zu wenig Platz; Gehwege teilweise zugeparkt; zugeparkte Kreuzungen<br>-> Abschleppen<br>- konsequente Durchsetzung der StVO; Nicht-Durchsetzung ermuntert Falschparker<br>- sehr unübersichtlich |   |     |     |   |   |     |

| <b>Station 9: Willy-Lohmann-Straße / Schleiermacherstraße</b>      |   |   |   |   |   |     |
|--|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand  | 0 | 0 | 2 | 6 | 2 | 4,0 |
| Atmosphäre / Gestaltung  | 0 | 2 | 4 | 3 | 1 | 3,3 |
| Sicherheit   | 0 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3,6 |
| Priorität für den Fußverkehr einräumen                             | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3,0 |
| Kommentar: Radfahrer nutzen wegen gepflasterter Fahrbahnen Fußwege |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 10: Martha-Brautzsch-Straße / Ludwig-Wucherer-Straße / Willy-Lohmann-Straße</b>   |   |   |   |   |   |     |
|--|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand  | 0 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3,6 |
| Atmosphäre / Gestaltung  | 1 | 2 | 0 | 3 | 2 | 3,4 |
| Sicherheit   | 0 | 2 | 1 | 1 | 4 | 3,9 |
| Priorität dem Fußverkehr einräumen   | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2,9 |
| Priorität dem Radverkehr einräumen   | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3,3 |
| Kommentare:  |   |   |   |   |   |     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radwegebenutzungspflicht aufheben</li> <li>- ja zu Tempo 30</li> <li>- barrierefrei durchsetzen</li> <li>- Tempo 30; Straße frei</li> </ul> |   |   |   |   |   |     |

| <b>Station 11: August-Bebel-Platz</b>     |   |   |   |   |   |     |
|---|---|---|---|---|---|-----|
| Benotung (nach Schulnoten)                | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ø   |
| (baulicher) Zustand                       | 0 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3,3 |
| Atmosphäre / Gestaltung                   | 0 | 3 | 4 | 0 | 1 | 2,9 |
| Sicherheit                                | 0 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2,9 |
| Vorschläge FUSS e.V. (vgl. Anlage 2):     |   |   |   |   |   |     |
| a) Umgestaltung des Platzes               | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1,8 |
| Kommentar: Autos halten auf Gehweg abends |   |   |   |   |   |     |

### Weitere Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Gesamteindruck ok
- wenig getan für behinderten Bürger
- meist schlechte Fußwege
- Autos versperren Sicht
- Denkmalschutz geht leider vor