

Bericht zu den Fußverkehrs-Checks in Erlangen, Stadtteil Büchenbach



Durchgeführt 2019 vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Rahmen des Projekts „Bausteine für kommunale Fußverkehrsstrategien“; in Zusammenarbeit mit der Stadt Erlangen

Das Projekt wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.



www.fuss-ev.de



www.erlangen.de



www.umweltbundesamt.de



www.bmu.de

I. FUSSVERKEHRS-CHECK-FORMAT

Durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wurde im Erlanger Stadtteil Büchenbach ein zweistufiger Fußverkehrs-Check durchgeführt:

An einem normalen Werktag (Donnerstag, 18.07.2019) in der Zeit zwischen ca. 10 bis 19 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 in jedes 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 gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt einer der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“ und unvoreingenommenen, von Außen kommenden Blick.

Aufbauend hierauf wurde ebenfalls an einem Werktag (Mittwoch, 13.11.2019; 15 bis 17:30 Uhr) ein **öffentlicher Fußverkehrs-Check** durchgeführt im Format „**Stadt wahrnehmen**“. Zwölf zuvor ausgewählte Orte wurden gemeinsam aufgesucht. Jeweils an der Station angekommen, wurden die Teilnehmenden aufgefordert, die Situation vor Ort speziell aus Perspektive der Fußgänger genau zu betrachten und persönlich zu bewerten – als „sehr gut“, „eher positiv“, „eher negativ“ oder „schlecht“. In einer vorbereiteten Vorlage gaben die Teilnehmer ihre persönliche Bewertung zu Protokoll. Anschließend wurden die Bewertungen abgefragt, woraus in der Regel ein Stimmungsbild erkennbar wurde. Schließlich wurden die einzelnen persönlichen Beobachtungen und die Begründungen für die vorgenommene Bewertung abgefragt und in der Gruppe diskutiert. Hierbei waren mitunter gerade solche, aus einer allgemein eher übereinstimmenden Wahrnehmung abweichenden „Minderheiten-Eindrücke“ besonders anregend für die Erörterung der jeweiligen Problemlagen.

Der öffentliche Fußverkehrs-Check wurde u.a. begleitet von Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde), des Stadtrats, aus weiteren lokalen Beiräten sowie einigen Bürgerinnen und Bürgern. Die Gruppe der Teilnehmer umfasste insgesamt 18 Personen, somit haben die erfolgten Bewertungen nur bedingten, quantitativen Aussagewert, sind keinesfalls repräsentativ. Hilfreich sind jedoch die in der gemeinsamen Erörterung deutlich gewordenen, qualitativen Beschreibungen der jeweiligen Situation. Auch ermöglicht dieses Format den einzelnen Teilnehmern, deren eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen und Bewertungen der anderen Teilnehmenden zu vergleichen. Dies fördert bei den Teilnehmenden die Sensibilisierung für die Belange der Fußgänger, was bereits ein wesentlicher positiver Effekt des Fußverkehrs-Checks darstellt.



Darüber hinaus wurden im Vorfeld des Fußverkehrs-Workshops vom 17. Juli 2019 schon einmal vier Stationen in Büchenbach-Nord mit 11 Personen begutachtet. Die Ergebnisse hierzu finden sich in dem [Bericht zum Workshop](#).

Weitere Informationen zu Fußverkehrs-Checks finden sich unter: www.fussverkehrs-check.de.

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

II. BEOBACHTUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Allgemeiner Eindruck:

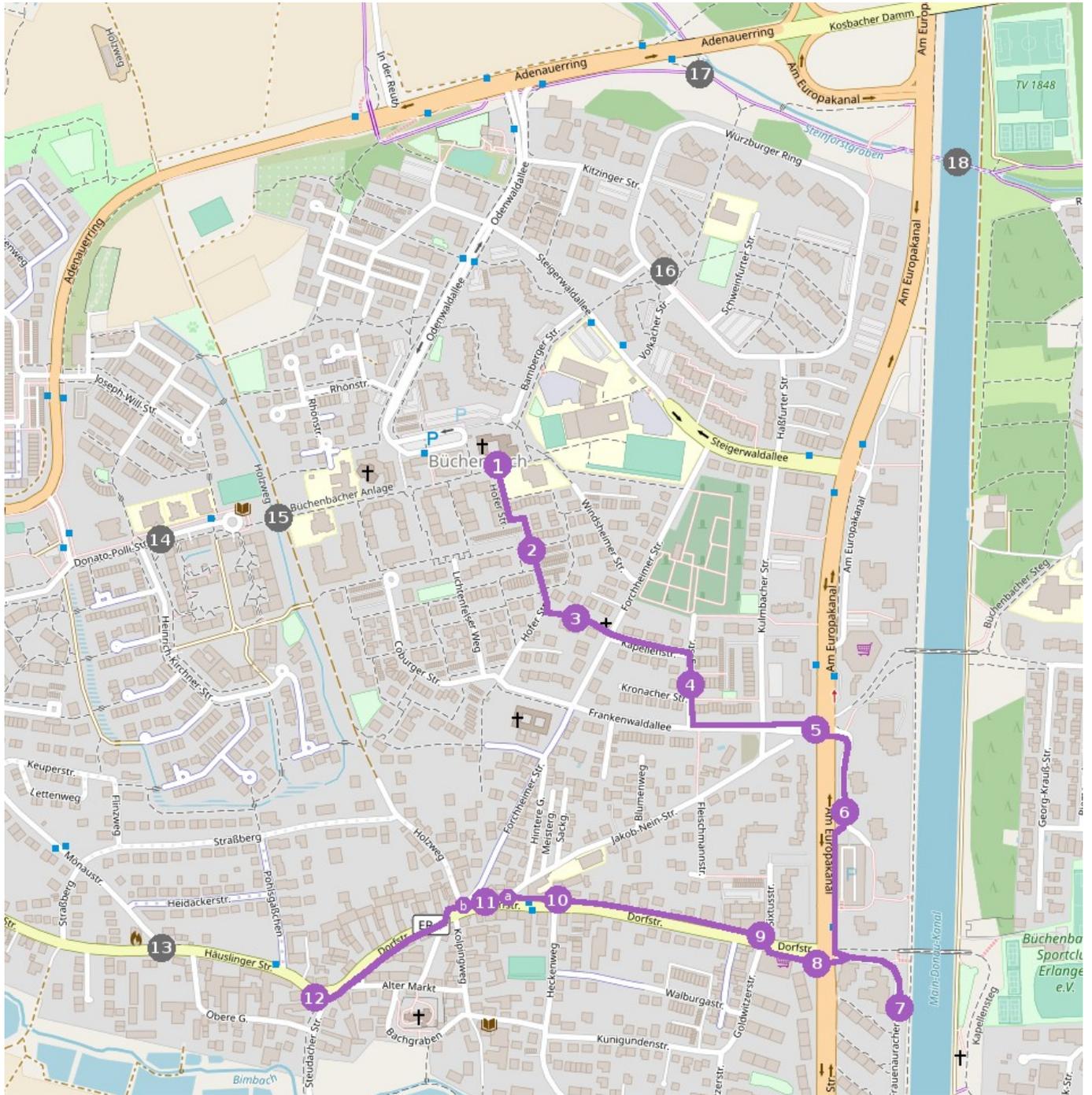
Insgesamt vermittelt Büchenbach den Charakter eines Vorortes bzw. den Charakter einer Wohn- und Schlafstadt, die nur eingebunden in ein gesamtstädtisches Gefüge funktioniert. Der Stadtteil Büchenbach ist in seiner Struktur heterogen und setzt sich grob aus drei Bereichen zusammen: dem alten Ortskern, der Siedlungserweiterung im Norden (Büchenbach Nord) aus den 1960er und 1970er Jahren sowie den Wohngebieten im Westen von Büchenbach (Büchenbach West). Zum Spazieren laden vor allem die Wege entlang der Wasserläufe (Steinforstgraben, Europakanal) ein. Es gibt zahlreiche Spielplätze, Kindertagesstätten und Schulen in fußläufiger Erreichbarkeit, was den Stadtteil für Familien attraktiv macht. Darüber hinaus befinden sich auch einige ärztliche Einrichtungen (Diakonisches Zentrum, Klinik am Europakanal) in Büchenbach, was in Hinblick auf den Trend der alternden Bevölkerung (demografischer Wandel) für den Stadtteil als Wohnort auch für ältere Menschen vorteilhaft ist.

Allerdings bietet der Stadtteil Büchenbach nur wenige Geschäfte und Einrichtungen für Dinge des täglichen Bedarfs und diese finden sich lediglich an vier Standorten: in der Büchenbacher Anlage, der Dorfstraße (alter Ortskern), Am Europakanal und am Rudeltplatz (Büchenbach West). Für viele Bewohner Büchenbachs ist daher ein hoher Anteil an Wegen zu erwarten, die in andere Stadtteile oder in das Stadtzentrum von Erlangen führen. Die Förderung des Fußverkehrs muss vor diesem Hintergrund insbesondere als Teil der Stärkung des Umweltverbundes insgesamt betrachtet werden. Solche Wege, die zu Fuß allein innerhalb von Büchenbach zurückgelegt werden, sind vermutlich überwiegend Wege in der Freizeit (Spazieren, Spazieren mit Kinderwagen oder Hund, Besuch von Freunden), Wege zur Schule und zum Kindergarten sowie zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und zu Einrichtungen der Nahversorgung (Supermärkte, Ärzte etc.). Hingegen werden die Wege zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder zum Einkaufen (Shopping) wohl überwiegend den Ortsteil Büchenbach verlassen – aufgrund der Entfernungen werden diese Wege vermutlich nur sehr selten zu Fuß zurückgelegt.



Fußverkehrs-Check

Der öffentliche Fußverkehrs-Check untersuchte zwölf Stationen (Nr. 1-12; violette Route). Der Fach-Fußverkehrs-Check betrachtete darüber hinaus weitere Punkte (Nr. 13-18). Die in der Karte dargestellten Nummern entsprechen der Nummerierung der nachfolgenden Tabelle.



Kartengrundlage: Open Street Map, www.openstreetmap.de

Punktuelle Beobachtungen entlang der Check-Route:

#1 Büchenbacher Anlage



Die Büchenbacher Anlage ist als Fußgängerzone gestaltet, wobei jedoch eine urbane Dichte, wie dies sonst mit Fußgängerzonen meist assoziiert wird, hier nicht gegeben ist. Für die Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie kann dieser Bereich dennoch als ein zentraler Anknüpfungspunkt gesehen werden: In der Büchenbacher Anlage ist das Zufußgehen bereits die vorherrschende Fortbewegungsart.

Im Rahmen des öffentlichen Fußverkehrs-Checks (FVC) und einer vorangegangenen Befragung der Passanten ermittelte FUSS e.V. einige Stärken und Schwächen der Büchenbacher Anlage.

Als **positive** Merkmale wurden benannt:

- Hier kann man seine Kinder frei laufen lassen.
- Der Weg ist breit genug für das Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern.
- Die Büchenbacher Anlage eignet sich als direkter („schneller“) und sicherer Weg innerhalb des Stadtteils.
- Die Anlage ist weitgehend barrierefrei und auch mit Rollator gut nutzbar.



Bemängelt wurde von den Passanten und FVC-Teilnehmern:

- Die Büchenbacher Anlage wirkt eher als Durchgangsraum, lädt nicht zum Verweilen ein. Die bestehenden Sitzgelegenheiten sind wenig attraktiv (kalt) und zu wenige. Mülleimer fehlen. Hunde sind nicht angeleint.
- Radfahrer fahren schnell und strikt durch, v.a. an der Kreuzung mit dem Holzweg.
- Bemängelt wurde ein „ständiger Verkehr“ mit Fahrrädern und Autos sowie viel Anlieferungsverkehr (UPS, DPD, Hermes).
- Jugendliche veranstalten Moped-Rennen.
- Häufig verbreitet ist illegales Parken, da die Schranken, die die Zufahrt verhindern sollen, ständig offen sind.



Teilnehmer treffen sich am Startpunkt zum Fußverkehrs-Check

#2 Hofer Straße



Der Straßenname Hofer Straße bezeichnet ein verzweigtes Netz quartiersinterner Erschließungswege und -straßen (nördlich anschließend an die Büchenbacher Anlage, südlich in die Coburger Straße / Frankwaldallee einmündend). Etwa mittig der Nord-Süd-Ausdehnung befindet sich ein großer Wendeplatz. Dieser wird eingegrenzt durch eine Sammelgaragenanlage, eine doppelstöckige Quartiersparkgarage sowie senkrecht angeordneten Stellplätzen. Die von hier aus weiterführenden, schmalen Erschließungswege zu den einzelnen Hauseingängen verfügen über keine Stellplätze. Somit ist das Parken in diesem Quartier zentral organisiert, wodurch die weiterführenden Erschließungswege (Fußwege) von Pkw-Verkehr weitgehend freigehalten werden.



Die FVC-Teilnehmer bemängelten die großflächige Versiegelung – hingegen wurde der von hier weiterführende Fußweg in Richtung Büchenbacher Anlage als eher zu schmal bewertet. Insbesondere wurden die schlechten Sichtbeziehungen kritisiert, die aus falsch abgestellten Pkw's resultieren. Besonders kritisch zeigt sich dies südlich des Wendeplatzes im Bereich der abknickenden Hofer Straße. Durch am Straßenrand parkende Autos ist die Einsehbarkeit des weiteren Straßenverlaufs sehr stark eingeschränkt. Nach Aussage einiger Teilnehmer, wurden hier schon Unfälle beobachtet; auch würden Pkw's mitunter über den Gehweg fahren, wenn die Straße zugeparkt ist. Autos werden häufig im Halteverbot geparkt. Durch Falschparker im Bereich der Zu- und Ausfahrt der Parkgarage kommt es zu gefährlichen Sichtbeeinträchtigungen.



Die FVC-Teilnehmer sprachen sich übereinstimmend für stärkere Verkehrskontrollen in diesem Bereich aus; FUSS e.V. unterstützt diese Forderung.

#3 Fußweg zwischen Hofer Straße und Forchheimer Straße



Spazierweg und Abkürzung für Fußgänger

Zwischen Hofer Straße und Forchheimer Straße (auf Höhe Kapellenstraße) befindet sich ein „grüner“ Verbindungsweg. Der schmale Fußweg mit wassergebundenem Belag, zusammen mit den Parkbänken und der alleeartigen Bepflanzung, vermittelt den Eindruck eines Parkwegs. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege bietet dieser Weg für Fußgänger im Anschluss an die Kapellenstraße eine notwendige Verknüpfung – ansonsten gibt es zwischen Windsheimer Straße und Frankenwaldallee keine Querverbindung.

Von den FVC-Teilnehmern wurde dieser Fußweg übereinstimmend positiv bewertet. Hingewiesen wurde auf den erneuerungsbedürftigen Belag, da dieser bei Regen angeblich stark verschlammmt; ebenso auf die Beobachtung häufig frei laufender Hunde. Kontrovers erörtert wurde die nicht vorhandene Beleuchtung. Dadurch ist dieser Weg in den Nachtstunden zu dunkel. Nach Ansicht einiger Teilnehmer seien während dieser Zeit die alternativen Wegeverbindungen ausreichend.

#4 Stiftungsstraße



Parkende Fahrzeuge behindern Fußgänger auf dem Gehweg

In der Stiftungsstraße wurde – stellvertretend für viele Straßen – das Problem des Gehwegparkens erörtert. Häufig vorzufinden werden (nicht nur hier) Pkws derart auf dem Gehweg „aufgeparkt“, dass ein Begehen des Gehweges unmöglich wird. Diese lt. StVO eindeutige Ordnungswidrigkeit führte innerhalb der FVC-Teilnehmergruppe rasch zu einer kontroversen Diskussion:

Einige forderten entschieden stärkere Kontrollen durch die Polizei, um das Gehwegparken zu unterbinden. Andere hingegen vertraten die Ansicht, dass auf Grund des geringen Fahrverkehrs die Fußgänger doch einfach auf die Fahrbahn ausweichen könnten. Das Problem sei für die Fußgänger nach ihrer Ansicht harmlos im Verhältnis



Teilnehmer diskutieren über die Situation



zur Not der Autofahrenden angesichts des Parkdrucks – allerdings konnten beim Rundgang schon nach wenigen Metern in der nächsten Straße mehrere freie Stellplätze festgestellt werden. Auf Nachfrage wurde deutlich, dass diese „autofreundliche“ Haltung von Teilnehmern eingenommen wurde, die selbst über einen Pkw verfügen und/oder häufig ein Auto benutzen.

Empfehlungen: FUSS e.V. drängt hier aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Durchsetzung der Verkehrsordnung. Eine weitere Duldung des beobachteten Gehwegparkens würde im Prinzip bedeuten, als Antwort auf eine vorgefundene Ordnungswidrigkeit die (wörtliche) Begehung einer weiteren Ordnungswidrigkeit einzufordern – Fußgänger sind lt. StVO verpflichtet, die Gehwege zu benutzen und dürfen die Fahrbahn nur zum Queren betreten. Das Gehwegparken ist möglichst zu unterbinden durch eine deutliche Erhöhung der Verkehrskontrollen. Es ist nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand (Stadtverwaltung), für das Abstellen privater Fahrzeuge im öffentlichen Raum (beliebig viele) frei nutzbare Stellplätze vorzuhalten.

#5 Frankenwaldallee / Am Europakanal



In der Frankenwaldallee wird der Radverkehr auf dem Seitenraum geführt. Mittels markierter Trennlinie ist der Radweg vom Gehweg getrennt. In Anbetracht der Straßenbreite und der ausgewiesenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h könnte der Radverkehr auch auf der Fahrbahn geführt werden. Gegebenenfalls könnte für die Anlage von Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn auf den bepflanzten Mittelstreifen verzichtet werden.



Die Einmündungsbereiche der in die Frankenwaldallee einmündenden Kulmbacher Straße und Jakob-Nein-Straße sind sehr stark aufgeweitet. Daraus resultiert für die Fußgänger (in direkter Verlängerung des Gehweges) eine sehr breite überquerende Fahrbahn. Gleiches gilt für die Überquerung der Frankenwaldallee.



Einmündung Kulmbacher Straße

Die Querung der Straße Am Europakanal ist durch die Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Fußgänger haben während der Freigabe (Grünphase) fünf Fahrspuren plus eine Mittelinsel zu überqueren. Für durchschnittlich mobile Fußgänger ist die Grünphase hierfür ausreichend. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder bei größerem Fußgängeraufkommen ist jedoch die Querung der Straße Am Europakanal während einer Grünphase nicht sichergestellt. Dies zeigte sich bspw. bei dem öffentlichen FV-Check:

Einige Teilnehmer konnten während der Grünphase nur bis zur Mitte queren und mussten auf der Mittelinsel warten. Unfreiwillig aber anschaulich demonstrierten sie dabei die unzureichende Tiefe der Mittelinsel (Fahrbahnkante bis Fahrbahnkante): Zwei Teilnehmerinnen schoben ein Fahrrad mit, für welche jedoch auf der Mittelinsel nicht genügend Platz ist – ein Vorder- oder Hinterrad ragt daher in die Fahrbahn und könnte leicht von einem breiten Fahrzeug (LKW oder Bus) erfasst und mitgerissen werden. Auch mit einem Kinderwagen oder für Rollstuhlfahrer wird es gefährlich eng auf der Mittelinsel.



Empfehlungen: An der Kreuzung Frankenwaldallee / Kulmbacher Straße sollte die Querung der Fahrbahnen in allen vier Kreuzungsarmen sicherer gestaltet werden. Dies könnte durch die Anlage von Mittelinseln erfolgen. Ebenfalls sollte hierbei der Ausrundungsradius der Einmündungen überprüft und möglichst reduziert werden. Dies wäre vorteilhaft zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten sowie zur Verkürzung der von den Fußgängern zu überquerenden Distanz von Bordstein zu Bordstein.

Die Kreuzung Frankenwaldallee / Am Europakanal betreffend plädiert FUSS e.V. für die Verbreiterung der Mittelinseln bei allen drei Querungsbeziehungen. Der dafür nötige Raum könnte gewonnen werden, indem die jeweils (in Fahrtrichtung) linke Geradeausspur für LKW gesperrt wird und diese (mittlere) Fahrbahn um ca. einen Meter verschmälert wird (Straße Am Europakanal). Für eine Verbreiterung der Mittelinsel in der Frankenwaldallee ist der vorhandene Raum vermutlich ausreichend, eventuell müssten einzelne Stellplätze im Bereich der Einmündung entfallen.

#6 Am Europakanal



Gehweg auf der östlichen Seite der Straße Am Europakanal

Der Gehweg entlang der Straße Am Europakanal ist wenig attraktiv. Dies liegt zum einen an der hohen Verkehrsbelastung dieser Straße (Lärm, Abgase) und zum anderen an der geringen Breite des Gehweges (1,9 m; östliche Seite). Dabei bedeutet dieser Gehweg für Fußgänger eine wichtige Wegerelemente, was durch Fußgängerzählungen untermauert werden sollte. Häufige Wegebeziehungen sind anzunehmen zwischen den Hochhäusern (Besuch Freunde in der Nachbarschaft), von den Hochhäusern zu den Bushaltestellen und dem nahen Einkaufsmarkt (Edeka) und nicht zuletzt von den Parkplätzen zu den Hauseingängen.

Die FVC-Teilnehmer waren sich mehr oder weniger einig, dass dieser Ort für Fußgänger eher schlecht gestaltet ist. Kritisiert wurden u.a. die hohe Lärmbelastung durch die stark befahrene Straße Am Europakanal, teils fehlende oder zu schmale Gehwege im Bereich der Erschließung der Hochhäuser sowie der teils schlechte Zustand der Gehwege („Stolperfallen“).



„GEHWEG“: Gut beschrieben ist nicht gleich gut gemacht



Einmündung Frauenaauracher Straße



Abgepollerter Gehweg am Kita-Eingang



Trampelpfad Richtung Kanalufer

Empfehlungen: Eine alternative Gehroute könnte – abgerückt vom Durchgangsverkehr – entlang der parallelen Erschließungsstraße qualifiziert werden. Diese scheint bislang jedoch ausschließlich als Zufahrt zu den Stellplätzen und der Parkgarage gedacht. Hier sollte eine komfortabler Gehweg gebaut werden. Eventuell könnte die Erschließungsstraße alternativ auch als Mischverkehrsfläche / Verkehrsberuhigter Bereich entwickelt werden, sodass Fußgänger den Weg in gesamter Breite nutzen können. Zur Beurteilung wären insbesondere in den Morgenstunden zusätzliche Verkehrsbeobachtungen nötig.

#7 Frauenaauracher Straße (rückwärtige Erschließung)

Die Frauenaauracher Straße bildet eine rückwärtige Erschließungsstraße aus. Diese Sackgasse mündet parallel zu dem Fuß- und Radweg (Kapellensteg) am Diakonischen Zentrum in die Straße Am Europakanal. Die Situation dort ist problematisch, aus mehreren Ursachen:

Der Erschließungsarm der Frauenaauracher Straße ist nicht durch Bordsteine in Seitenraum und Fahrbahn untergliedert, insofern wird für Fußgänger der Übergang vom Fuß- und Radweg (Kapellensteg) zur parallel verlaufenden Fahrbahn der Erschließungsstraße kaum ersichtlich. Unaufmerksame Passanten könnten leicht vom Fuß-/Radweg kommend die Fahrbahn betreten. Die Fußgängerampel liegt an dieser Stelle in der Erschließungsstraße zurückversetzt und ist für aus Süden kommende Fußgänger nicht direkt ersichtlich, da es durch Vegetation (Baum) auf dem Grundstück des Diakonischen Zentrums zu einer Beeinträchtigung der Blickbeziehungen kommt.

Die Breite des Gehwegs auf der südlichen Seite entlang der sozialen Einrichtung beträgt lediglich 1,20 m. Als Zugang zur Kindertagesstätte ist diese Breite unzureichend. Auch die Absperrkette, angebracht zwischen Gehweg und Fahrbahn, ändert an dieser Situation nicht viel zum Besseren. Der Gehweg endet schließlich im Bereich der Kurve. Ab dort gibt es keine Aufgliederung des Straßenraums in Fahrbahn und Seitenraum, stattdessen jedoch einseitiges, straßenbegleitendes Parken. Die beschriebene Situation bedeutet eine Gefährdung der Fußgänger, insbesondere von Kindern und besonders schutzbedürftigen Personengruppen.

Auf der nördlichen Straßenseite befinden sich senkrecht angeordnete Stellplätze mit einer Tiefe von etwa 5,50 m. Östlich der Senkrechstellplätze gibt es eine unbefestigte Zuwegungen zum Kapellensteg bzw. zum westlichen Uferweg des Europakanals mittels Treppenanlagen, welche in unzulänglichem baulichen Zustand sind.

Die FVC-Teilnehmer bewerteten die Situation mehrheitlich als eher schlecht (1 x sehr gut, 1 x eher gut, 6 x eher schlecht, 2 x sehr schlecht). Im Wesentlichen wurden eine mangelhafte Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich, der zu schmale Gehweg vor der Kita und das Fehlen von Gehwegen in Teilen der Frauenaauracher Straße kritisiert. Der nahe gelegene Weg parallel zum Europakanal wurde hingegen positiv herausgestellt. Zur Verbesserung schlugen Teilneh-



Fehlende Gehwege nach Kurve

mende das Umsetzen von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und das Versetzen der Poller in Richtung Fahrbahn zur Verbreiterung des Gehwegs vor der Kita vor.

Empfehlungen: Nach Einschätzung von FUSS e.V. sollten im Bereich der Frauenaauracher Straße mehrere Maßnahmen ergriffen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- Im Bereich der Einmündung sollte die Unterscheidung von Fahrbahn und Seitenraum deutlicher lesbar gestaltet werden.
- Um im Bereich des Diakonischen Zentrums ordentliche Gehwege mit angemessener Breite zu erzielen, sollten die hier gegenüber liegenden Senkrechststellplätze umgewandelt werden in Längsparken. Dadurch könnte der Gehweg um ca. zwei Meter verbreitert werden.
- Im Bereich der Kurve der Frauenaauracher Straße sollte durch Poller o.ä. Parken unterbunden werden, um darüber die Einsehbarkeit dieses Straßenabschnitts zu gewährleisten.

#8 Kreuzung am Diakonischen Zentrum



An der Kreuzung am Diakonischen Zentrum treffen die Straßen Am Europakanal, Frauenaauracher Straße (und dessen Erschließungsarm), Dorfstraße und der Kapellensteg zusammen.

Auf der östlichen Seite wird der vom Kapellensteg kommende, breite Zweirichtungsradschwergeweg über den Gehweg zur kombinierten Fußgänger-Radfahrer-Ampel gelenkt. Der Radweg ist lediglich mit weißen Linien auf dem Gehweg aufmarkiert, es fehlen jedoch weitere Piktogramme zur Kennzeichnung des Zweirichtungsradschwergewegs. Aufgrund der Niveaugleichheit und des fehlenden Kontrastes kann der Radweg von seheingeschränkten oder blinden Menschen kaum bis gar nicht erkannt bzw. ertastet werden. Zur Fahrbahnseite hin ist der Gehweg mit rot-weißen Pollern und Sperrketten abgegrenzt, die wiederum gut zu erkennen sind und Fußgänger wie Radfahrer zur viel befahrenen Kreuzung hin absichern. Beim Fach-Fußverkehrs-Check wurden hier überquellende Mülleimer bemerkt, ebenso zahlreiche neben den Altkleidercontainern liegende Kleidungsstücke, was sich auf die Atmosphäre abträglich auswirkt.



Die Frauenaauracher Straße sowie im weiteren Verlauf die Straße Am Europakanal haben einen sehr schmalen Mittelstreifen, der als Mittelinsel für wartende Fußgänger und Radfahrer ungeeignet ist. Das Queren der fünf Fahrspuren während einer Grünphase lässt die Ampelschaltung zu – für Personen mit durchschnittlicher Mobilität. Vergleiche hierzu die Ausführungen zur Kreuzung Frankenwaldallee / Am Europakanal (#5).



Schmaler Mittelstreifen an LSA in der Frauenaauracher Straße

An der Kreuzung befindet sich ein Bushaltestellenpaar, deren Situationen im Folgenden erläutert werden:

Östliche Bushaltestelle „Diakonisches Zentrum“ (Am Europakanal)

Im Bereich dieser Haltestelle führt der Radweg über den Gehweg, wobei eine ungenügend schmale Aufstellfläche zwischen Radweg



Östliche Bushaltestelle



Westliche Bushaltestelle

und Bordsteinkante verbleibt. Dies führt mitunter zu Gefährdungen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen und gleichzeitig passierenden Radfahrern. Ein Wartehäuschen mit Sitzbank ist vorhanden. Jedoch ist die Haltestelle nicht barrierefrei ausgebaut.

Westliche Bushaltestelle „Diakonisches Zentrum“ (Frauenauracher Straße)

An dieser Haltestelle gibt es keine Aufstellfläche für Fahrgäste zwischen Fahrradweg und Bordsteinkante. Das bedeutet, dass aus dem Bus aussteigende Personen unmittelbar auf den Radweg treten und somit potenziell gefährdet werden. Der Radweg ist an dieser Stelle 1,50 Meter breit, der Gehweg 1,70 Meter, was aus Sicht von Fußgängern unbefriedigend ist. Auch an dieser Haltestelle ist ein Wartehäuschen mit Sitzbank vorhanden, jedoch ist auch diese Haltestelle nicht barrierefrei ausgebaut.

Diese Station konnte aus Zeitgründen nicht vor Ort während des öffentlichen Fußverkehrs-Check besprochen werden. Anhand der Protokolle wurde die Querung der Frauenauracher Straße bzw. der Straße Am Europakanal am Diakonischen Zentrum dennoch von den FVC-Teilnehmern bewertet – und zwar als eher schlecht bis sehr schlecht (0 x sehr gut, 0 x eher gut, 5 x eher schlecht, 2 x sehr schlecht).

Empfehlungen: Entsprechend der vorgeschlagenen Umgestaltung für die Kreuzung Frankenwaldallee / Am Europakanal (vgl. #5) empfiehlt FUSS e.V. auch hier die Verbreiterung der Mittelinseln durch Verschmälerung der linken Geradeausspur der Straße Am Europakanal bzw. Frauenauracher Straße.

Im Ein-/Ausstiegsbereich der Bushaltestellen sollte das Verkehrszeichen „Achtung“ (Z. 101) auf dem Radweg markiert werden, um Radfahrern die notwendige Rücksichtnahme zu signalisieren, zu der sie nicht zuletzt gemäß § 20 Abs. 2 StVO verpflichtet sind: „Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.“

#9 Dorfstraße / Sixtusstraße / Goldwitzerstraße

Dorfstraße

Die Dorfstraße verjüngt sich nach der Einmündung aus der Straße Am Europakanal von 4 Fahrspuren auf 2 Fahrspuren + 1 Parkspur. Im Abschnitt zwischen dem Diakonischen Zentrum und der einmündenden Sixtus- und Goldwitzerstraße wird der Radverkehr im asphaltierten Seitenraum geführt, wobei der Radweg mit einer weißen Trennlinie vom Gehweg abmarkiert ist. Die Straße weist in diesem Abschnitt ein leichtes Gefälle auf (nach Osten hin abfallend). Zudem gilt ein Tempo-Limit von 30 km/h. Die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten waren in der Wahrnehmung jedoch oftmals höher.



Radverkehr wird an der Haltestelle auf die Fahrbahn der Dorfstraße gelenkt



Auf der südlichen Seite ist der Radweg 1,30 Meter und der Gehweg 1,90 Meter breit. Stellenweise wird der Gehweg jedoch durch Stromkästen und Laternenmasten verengt. Auch zu beachten ist, dass aufgrund des Gefälles der Radverkehr tendenziell höhere Geschwindigkeiten in diesem Bereich annimmt. Am Fahrbahnrand sind straßenbegleitend fünf Pkw-Stellplätze angeordnet (mit Parkscheiben-Regelung, Mo.-Fr. 8-18 Uhr / Sa. 8-13 Uhr). Diese Stellplätze dienen vor allem Kurzzeitparkenden für einen Besuch bei Supermarkt, Arzt, etc. Da der Radweg ohne Schutzzone direkt am Fahrbahnrand anliegt, könnte es durch eine unachtsam geöffnete Autotür zur Gefährdung von Radfahrern kommen. Die dabei zu erwartende reflexartige Ausweichbewegung der Radfahrer auf den Gehweg könnte die Fußgänger gefährden.



Auf der nördlichen Seite weist der Radweg eine Breite von 1,40 Meter und der Gehweg 1,80 Meter auf. Auch hier engen Laternenmasten und ein Mülleimer den Gehweg stellenweise ein. In diesem Abschnitt der Dorfstraße besteht absolutes Halteverbot.

Kreuzung Dorfstraße / Sixtus- und Goldwitzerstraße



Enger Gehweg und Sperrkette machen das Gehen nicht angenehm

Die Sixtusstraße und Goldwitzerstraße münden von Norden bzw. Süden in leichtem Versatz zueinander in die Dorfstraße. Im Nordwesten schließt sich ein kleiner Platz mit Geschäften, Gastronomie, Sitzmöglichkeiten, Fahrradständern, Bepflanzung und einer Bushaltestelle an. Dieser macht einen sehr gepflegten Eindruck und ist ausschließlich Fußgängerbereich, da der Radverkehr auf dieser Seite der Dorfstraße im Kreuzungsbereich vom Seitenraum auf die Fahrbahn gelenkt wird.



Auf der südlichen Seite müssen Radfahrer in der Dorfstraße bis zur Einmündung ebenfalls die Fahrbahn nutzen, zumal der Gehweg auf dieser Seite lediglich eine Breite von 1,7 Meter aufweist. An der südwestlichen Straßenecke ist der Gehweg mit Pollern und Sperrketten von der Fahrbahn abgetrennt. Hierdurch verschmälert sich der schmale Gehbereich auf eine nutzbare Breite von einem Meter und hindert den Fußgänger am gradlinigen Queren der Goldwitzerstraße.



Teilnehmer tauschen sich über ihre Wahrnehmungen an diesem Ort aus

Diese Station wurde von den meisten FVC-Teilnehmern tendenziell mit eher schlecht bewertet. Positiv gesehen wurde der Fußgängerbereich auf der nördlichen Seite der Dorfstraße mit seinen Sitzgelegenheiten, wo sich oft Menschen aufhalten. An der Ausgestaltung des Bereichs äußerten manche Teilnehmer allerdings auch Kritik, beispielsweise, dass die Bäume zu klein seien, um ausreichend Schatten zu werfen oder dass der Boden zu stark versiegelt sei. Kritisiert wurde weiterhin die hohe Verkehrsbelastung in der Dorfstraße und die Unübersichtlichkeit der Kreuzung sowie der abgepolterte Gehweg an der südwestlichen Straßenecke, wo eine Sperrkette Fußgänger am direkten Queren hindert. Es wurde darauf hingewiesen, dass es in diesem Bereich einige wichtige Querungsbeziehungen gibt (z.B. vom Arzt zur Apotheke) und dass viele, aus westlicher Richtung kommende Radfahrer an dieser Stelle bereits die Straßenseite der Dorfstraße wechseln und regelwidrig den Radweg auf der nördlichen Straßenseite in Gegenrichtung nutzen, um be-

quemer (und mit einer Ampelphase weniger) zum Kapellensteg zu gelangen. Die Geh- und Radwege seien zudem zu schmal. Der Vorschlag eines FVC-Teilnehmers sah eine Verkehrsberuhigung der Dorfstraße vor.

Empfehlungen: Der Radverkehr sollte in der Dorfstraße bis zur Kreuzung Am Euopakanal heran – und über diese hinweg – auf einem markierten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Im Kreuzungsbereich könnte die Radverkehrsführung dabei so ausgebildet werden, dass aus der Dorfstraße kommende Radfahrer direkt den Kapellensteg erreichen können. Umgekehrt sollten vom Kapellensteg kommende, nach Westen fahrende Radfahrer die Kreuzung auf einer in gerader Verlängerung markierten Radspur direkt in die Dorfstraße queren können – ohne Umweg über die Fußgängerampel. Auch in diese Richtung sollte der Radverkehr in der Dorfstraße auf der Fahrbahn geführt werden.

Auf der südlichen Straßenseite der Dorfstraße sollten in dem Abschnitt ab der Stichstraße Dorfstraße bis zur Einmündung Goldwitzerstraße die straßenbegleitenden Stellplätze aufgelöst werden (ca. 4-5 Pkw). Dadurch könnte der Gehweg in diesem Abschnitt verbreitert und ergänzend über die selbe Länge ein Mittelstreifen angelegt werden (siehe nachfolgende Fotomontage).

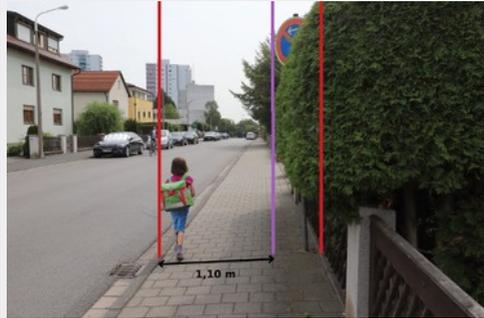
Zur einfacheren und sichereren Querung der Sixtusstraße sollte im Einmündungsbereich der Sixtusstraße in möglichst direkter Flucht der Gehbahn eine Mittelinsel angelegt werden.



Fotomontage: Verbreiterung des Gehwegs im Bereich Dorfstr. / Goldwitzerstr.

#10 Dorfstraße / Heckenweg

Im Abschnitt zwischen Sixtus- bzw. Goldwitzerstraße und Heckenweg wird der Radverkehr (ohne Markierung) auf der Fahrbahn geführt. Auf der nördlichen Seite besteht ein Gehweg mit einer Breite von (anfangs) 3,50 Meter bis (im weiteren Verlauf nach Westen) 2,00 Meter. Auf der südlichen Seite ist der Gehweg dagegen lediglich 1,9 Meter bis (im weiteren Verlauf nach Westen) 1,35 Meter breit. Auf Höhe der Hausnummer 22 ragt dichter Bewuchs auf den schon recht schmalen südlichen Weg, verengt diesen auf 1,10 Meter und verdeckt zum Teil ein Verkehrsschild. Stellenweise wurde auch illegales



Bewuchs von Privatgrundstück schränkt Gehweg ein und verdeckt ein Verkehrsschild



Auch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge schränken den Gehweg ein



Grüne Oase in grauem Dorfkern



Im Dorfkern wird es eng

Gehwegparken beobachtet, was den nutzbaren Gehweg auf weniger als einen Meter einschränkte.

Die Fahrbahn der Dorfstraße verjüngt sich in diesem Abschnitt im Verlauf nach Westen auf 7 Meter, also 3,50 Meter je Richtung – dies ist auch die notwendige Mindestbreite für sich begegnenden Bus- und Lkw-Verkehr, welcher in der Dorfstraße zulässig ist. Es ist ein Tempo-Limit von 30 km/h angeordnet und die Zahl „30“ entsprechend in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn markiert.

Atmosphärisch wertet den ansonsten sehr grauen, stark versiegelten Straßenraum ein Grundstück des Vereins „HeimatERhalten e.V.“ auf der südlichen Seite der Dorfstraße (zwischen Haus-Nr. 26 und 30) auf. Hier blühen zahlreiche Sonnenblumen sowie weitere Pflanzen und ein aufgestelltes Plakat informiert über den Verein, der sich für den Naturschutz sowie den Erhalt und die Aufwertung von Naherholungsgebieten in Erlangen einsetzt.

Einmündung Heckenweg

Gegenüber der Einmündung des Heckenwegs befindet sich die Grundschule Büchenbach. Auf jeder Straßenseite der Dorfstraße befindet sich eine Bushaltestelle. Diese sind jedoch nicht barrierefrei ausgebaut und entsprechendes Mobiliar (Sitzbank, Mülleimer, Haltestellenschild) engt auf der südlichen Seite den nur 1,75 Meter breiten Gehweg auf bis zu einen Meter ein. Auf der nördlichen Seite liegt das Wartehäuschen mit Sitzbank zurückversetzt, sodass der 2 Meter breite Gehweg nicht eingeschränkt wird. Der südliche Gehweg der Dorfstraße ist mit kleinen Steinplatten ausgestattet, eben und insgesamt in einem ordentlichen Zustand, aber recht schmal. Der nördliche Gehweg ist hingegen lediglich asphaltiert, was atmosphärisch einen weniger guten Eindruck macht, dennoch technisch ausreichend ist. Die Querung der Dorfstraße ist mittels Lichtsignalanlage abgesichert und die Bordsteine sind jeweils auf beiden Seiten abgesenkt. Die Wartezeit nach Anforderung ist für Fußgänger kurz, die Grünphase ausreichend lang. Zur Querung des Heckenwegs sind jedoch keine Bordsteinabsenkungen vorhanden.

Diese Situation bewerteten die FVC-Teilnehmer sehr gemischt (1 x sehr gut, 4 x eher gut, 5 x eher schlecht, 1 x sehr schlecht). Positiv gesehen wurde die Lichtsignalanlage vor der Grundschule mit nur sehr kurzer Wartezeit auf Grün für Fußgänger (nach Anforderung) und ausreichend langer Grünphase. Während der Gehweg der Dorfstraße auf der nördlichen Seite als ausreichend breit eingeschätzt wurde, beurteilten die FVC-Teilnehmer den südlichen Gehweg – insbesondere im Bereich der Bushaltestelle – als zu schmal. Kritisiert wurde auch hier die hohe Verkehrsbelastung der Dorfstraße und die zu hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten trotz des vorherrschenden Tempo-Limits von 30 km/h.

Empfehlungen: FUSS e.V. empfiehlt dringend den Rückschnitt der an den Gehweg angrenzenden Hecken. Zudem sollten das Gehwegparken stärker geahndet und Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden (ggf. mittels Einrichtung stationärer Radarkontrollen).

#11a Dorfstraße / Jakob-Nein-Straße

Einmündung Jakob-Nein-Straße



Stark aufgeweitete Einmündung ...



... und Parken im absoluten Halteverbot

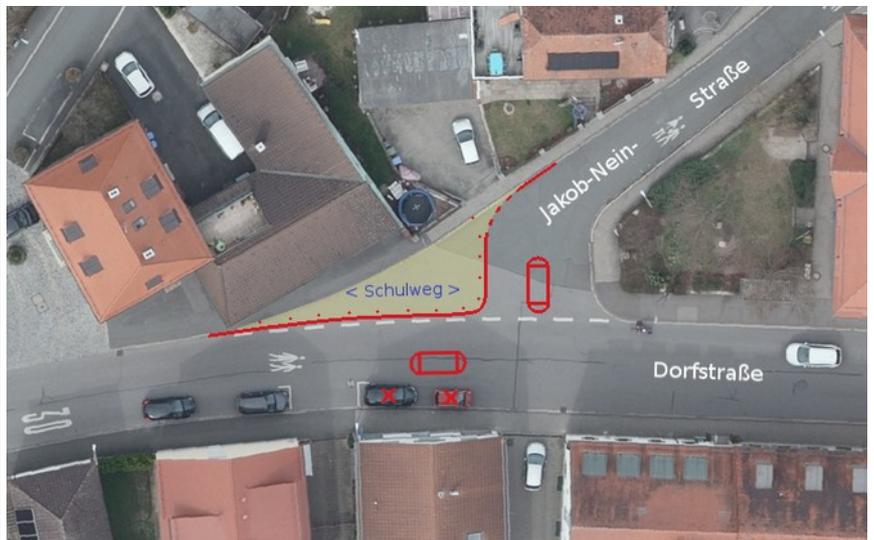


Wenn der Gehweg (und Schulweg!) zum Parkplatz wird

Fußgänger müssen zur Überquerung der in die Dorfstraße einmündenden Jakob-Nein-Straße rund 15 bis 20 Meter Fahrbahn überwinden. Dabei mündet die Jakob-Nein-Straße in einem spitzen Winkel ein. Unmittelbar im Einmündungsbereich befindet sich eine Grundstückszufahrt. Diese Verkehrssituation ist somit für Fußgänger sehr unübersichtlich. Hinzu kommt, dass diese Querungsstelle Teil des Schulwegs der Schüler der nahe gelegenen Grundschule ist (Aufschrift „Schulweg“ auf nördlichem Gehweg der Dorfstraße schon vorhanden). Des Weiteren sind die Gehwege der Jakob-Nein-Straße unbefriedigend schmal mit einer Breite von max. 1 Meter. Während des Fach-Fußverkehrs-Checks konnte ein falsch parkender Pkw (absolutes Halteverbot) im Bereich der Einmündung beobachtet werden, was die Querung für Fußgänger zusätzlich unsicherer macht.

Dieser Bereich wurde von den FVC-Teilnehmern in weiten Teilen als eher schlecht bis sehr schlecht eingestuft (0 x sehr gut, 3 x eher gut, 5 x eher schlecht, 3 x sehr schlecht). Kritisiert wurde, dass zur Überquerung der Jakob-Nein-Straße eine sehr breite Fahrbahnfläche überwunden werden muss, wobei zu bedenken sei, dass auch Kinder diesen Weg auf ihrem Schulweg regelmäßig beschreiten. Die FVC-Teilnehmer plädierten daher dafür, die Einmündung der Jakob-Nein-Straße zu verschmälern.

Empfehlungen: Zur einfacheren und insbesondere sicheren Überquerung der Jakob-Nein-Straße sollte deren Einmündungsbereich umgestaltet werden, wie im nachfolgenden Luftbild grob skizziert. Der Verlauf der westlichen Bordsteinkante ist soweit in den Einmündungsbereich vorzuziehen, dass weitgehend eine stumpfwinklige Einmündung entsteht und sich die von Fußgängern zu querende Fahrbahnbreite maßgeblich reduziert. Nicht zuletzt im Sinne der Schulwegsicherung sollte in der Einmündung der Jakob-Nein-Straße eine Mittelinsel ergänzt werden.



In Verbindung damit sollte auch eine Mittelinsel in der Dorfstraße angelegt werden. Diese könnte in dem Bereich des vorgezogenen Seitenraums der nördlichen Straßenseite zu liegen kommen. Auf der südlichen Seite müssten zwei oder drei Stellplätze entfallen. Durch diese neue Mittelinsel würde das Queren der Dorfstraße sicherer und zudem würden die Geschwindigkeiten in der Dorfstraße gedämpft.

#11b Dorfstraße / Forchheimer Straße / Holzweg

Einmündung Forchheimer Straße / Holzweg

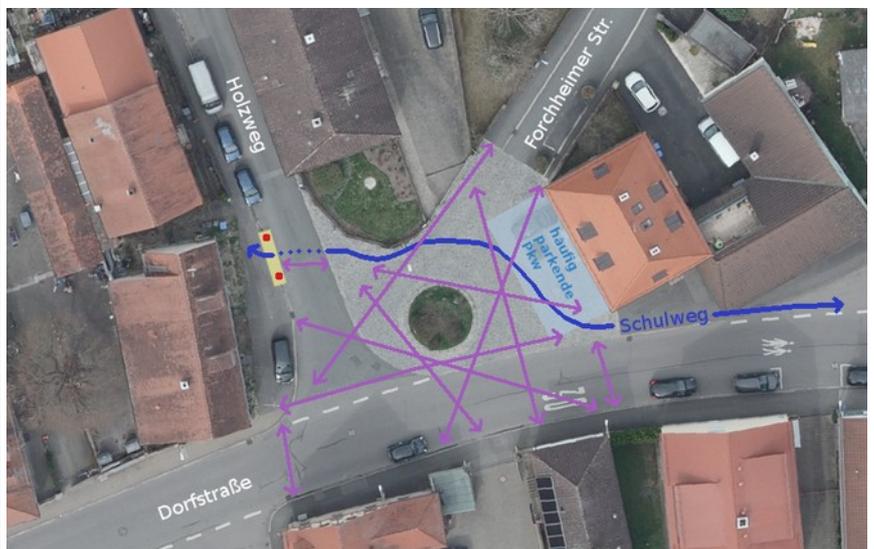
Die Forchheimer Straße und der Holzweg münden platzartig in die Dorfstraße. Inmitten der drei aufeinander treffenden Straßen befindet sich eine kreisrunde Verkehrsinsel, bewachsen mit mehreren Büschen und einer Linde. Ein Teil ist mit Kleinsteinpflaster versehen – dieser Bereich wirkt wie ein shared space. Die Dorfstraße und der Holzweg haben hingegen eine durchgehend asphaltierte Fahrbahn. In der Dorfstraße und im Holzweg gilt Tempo-Limit 30 km/h, die Forchheimer Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Auf der südlichen Seite der Dorfstraße gibt es straßenbegleitend Kfz-Stellplätze im Kurvenbereich. Dies verlangsamt zwar einerseits den Kfz-Verkehr, andererseits werden jedoch durch den ruhenden Verkehr die Sichtbeziehungen eingeschränkt und das Queren für Fußgänger somit deutlich erschwert.

In der nachfolgenden Skizze ist die Situation im Luftbild zu erkennen. Darin eingezeichnet sind die vielen potenziellen Querungsbeziehungen von Fußgängern (violett) sowie die Fortführung des oben bereits beschriebenen Schulwegs (dunkelblau). Auf der westlichen Gehwegseite des Holzwegs markieren zwei Baken die Querungsstelle des Schulwegs (gelb/rot in der Skizze). Diese scheinen auch dringend erforderlich – so z.B. parkten dort während des Fach-Fußverkehrs-Checks zwei Pkw widerrechtlich auf dem Gehweg (ein Falschparker ist auch auf dem Luftbild zu erkennen). Zudem parken häufig Fahrzeuge auf der östlichen Seite (hellblau in der Skizze).



Parken auf dem Gehweg scheint hier die Regel



Luftbildgrundlage: Kartendienst der FAU, karte.fau.de

Insgesamt ist dieser Bereich für alle Verkehrsteilnehmer recht unübersichtlich, v.a. aufgrund der vielen Wegebeziehungen und der Sichtbehinderung aufgrund des ruhenden Verkehrs.

Einige FVC-Teilnehmer beurteilten den Bereich an den Einmündungen der Forchheimer Straße und des Holzwegs für Fußgänger als ebenfalls sehr unübersichtlich. Es sei auch hier zu berücksichtigen, dass entlang des nördlichen Gehwegs der Dorfstraße ein Schulweg verläuft und für Schüler diese Situation unbefriedigend sei. FVC-Teilnehmer schlugen vor, den verkehrsberuhigten Bereich bis zur Dorfstraße (oder gar bis zum Alten Markt) zu erweitern. Darüber hinaus könne man sich auch eine Grünfläche mit Bäumen auf dem Platz zwischen Forchheimer Straße und Holzweg vorstellen, protokollierte ein FVC-Teilnehmer.

Empfehlungen: Zur Verbesserung bzw. Sicherstellung ausreichender Sichtbeziehungen sollte im Holzweg der westliche Gehweg durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) gegen Gehwegparken gesichert werden.

Die Verkehrssicherheit in diesem Bereich kann – nicht nur für Fußgänger – verbessert werden, indem die Komplexität der Verkehrswege reduziert wird. In diesem Sinne schlägt FUSS e.V. vor, die Forchheimer Straße allein in den Holzweg einmünden zu lassen (nördlich der Verkehrsinsel). Dabei sollte durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) die jetzt bestehende Möglichkeit zur direkten Durchfahrt zwischen Rathaus und Verkehrsinsel, von der Forchheimer Straße in die Dorfstraße (und umgekehrt), unterbunden werden.

Ergänzend sollte der nördliche Gehweg der Dorfstraße durch bauliche Maßnahmen gegen Falschparker / Gehwegparker gesichert werden (z.B. Pollerreihe ab Holzweg bis zur Einmündung Jakob-Nein-Straße).

#12 Dorfstraße / Alter Markt / Häuslinger Straße / Steudacher Straße

Dorfstraße im Abschnitt Holzweg – Alter Markt

Zwischen Holzweg und Alter Markt verengen sich die Gehwege der Dorfstraße beiderseits auf ca. 0,75 Meter, zudem ragen Treppenstufen von Hauseingängen auf den ohnehin schmalen Gehweg. Festzuhalten bleibt, dass der Straßenquerschnitt dieser alten Dorfstraße insgesamt relativ eng ist, ungeachtet dessen aber die Fahrbahn unvermindert in Regelbreite ausgebildet ist – die Enge dieser Straße zeigt sich allein bei den Gehwegen, um dem motorisierten Verkehr eine möglichst ungehinderte Durchfahrt zu gewährleisten.

Die Dorfstraße verläuft in diesem Bereich in einer Kurve und es gilt auch hier ein Tempo-Limit von 30 km/h. Auf der südlichen Seite an der Einmündung des Kolping- und Kirchenwegs haben Fußgänger eine Fahrbahn mit einer Breite von ca. 20 Metern zu überqueren. Zudem herrscht ein hoher Versiegelungsgrad bei verhältnismäßig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Im Ergebnis wirkt dieser einstige Ortskern trist und auf Gehende sehr unangenehm und gefährlich.





Der Alte Markt ist stark vom Kfz-Verkehr geprägt – von Marktatmosphäre keine Spur

Einmündung Alter Markt

Am Büchenbacher Markt ist auf der östlichen Seite zwischen der Dorfstraße und der einmündenden Straße Alter Markt ein dreieckförmiger Platz ausgebildet, an dem sich auch eine Bushaltestelle befindet. Der Platz ist teilweise begrünt sowie mit Bänken und Fahrradständern ausgestattet. Die Bushaltestelle verfügt über ein Wartehäuschen mit Sitzbank und Mülleimer. Der Zugang zur Haltestelle als auch die Haltestelle selbst ist jedoch nicht barrierefrei gestaltet. Ein Laternenmast mittig auf dem ohnehin zu schmalen Gehweg schränkt den Zugang stark ein. An dem Mast ist zudem ein Plakataufsteller befestigt, sodass ein Durchgang auf dem Gehweg kaum möglich ist. Die Fahrbahn der Dorfstraße ist in diesem Bereich derart aufgeweitet, dass sich für den Bus eine Haltebucht neben der Fahrbahn ausbildet. Im Ergebnis wirkt die Fahrbahn hier sehr breit und ist somit für ein Dorfdurchfahrt nicht angemessen dimensioniert.

Auf der südlichen Seite der Dorfstraße führt der Gehweg die Fußgänger unmittelbar in die Straße Alter Markt. Es besteht somit auf der südlichen Seite für Fußgänger keine attraktive Wegeverbindung entlang der Dorfstraße in Richtung Osten. In diesem Bereich wurde während des Fach-Fußverkehrs-Checks ein Falschparker auf dem Gehweg beobachtet.



Einmündung Steudacher Straße

Die Einmündung der Steudacher Straße hat jüngst eine Umgestaltung erfahren: Der freie Rechtsabbieger für Fahrzeuge aus der Häuslinger Straße kommend wurde weggenommen und der Bereich der ehemaligen Verkehrsinsel bepflanzt. Radfahrer dürfen den bestehen gebliebenen Gehweg weiterhin als Abkürzung nutzen.

Die Umgestaltung ist in weiten Teilen lobenswert, jedoch bestehen aus Sicht des Fußverkehrs weiterhin Kritikpunkte:

- Der südliche Gehweg der Häuslinger Straße ist lediglich 1,80 Meter breit. Im Zuge der Umgestaltung wäre allerdings ausreichend Platz vorhanden gewesen, um diesen auf das empfohlene Mindestmaß von 2,50 Meter zu verbreitern.

- Auf der westlichen Seite der Steudacher Straße ist im Bereich der neu gestalteten Grünfläche kein Gehweg entlang der Fahrbahn vorhanden. Aus Süden kommende Fußgänger müssen, um in die Dorfstraße nach Osten einzubiegen, entweder einen Umweg nehmen oder rund 25 Meter vor der Einmündung (also dort wo der westliche Gehweg endet), die Straßenseite wechseln.

- Aufgrund der Lage der Einmündung im Kurvenbereich der Dorfstraße bleibt die Situation für Fußgänger weiterhin unübersichtlich. Teils hoher Bewuchs, ein Werbeplakat sowie ein rund 3 Meter hohes Kreuzifix schränken die Sicht in die Steudacher Straße ein.

Die FVC-Teilnehmer sahen die Situation im Bereich der Einmündung der Steudacher Straße in der Mehrheit als eher schlecht bis sehr schlecht an (0 x sehr gut, 1 x eher gut, 2 x eher schlecht, 2 x sehr schlecht). Während manch einer fand, dass die Gesamt-



situation durch den Platz schöner geworden sei, kritisierten mehrere FVC-Teilnehmer die umgebaute Situation aufgrund des Fehlens sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Insbesondere für Kinder sei diese Situation gefährlich.

Empfehlungen: Die Bushaltestelle bedarf eines grundsätzlichen Umbaus zu einer barrierefreien Haltestelle. Dabei sollte die heutige Haltebucht dem Fußgängerbereich zugeschlagen werden, sodass der Bus (wie auch heute schon an der nächsten Haltestelle „Büchenbach Schule“) auf der Fahrbahn halten muss. Im Zuge dieses Umbaus wird empfohlen, den Einmündungsbereich der Straße Alter Markt aufzupflastern und so eine durchgängige Wegeverbindung auf der südlichen Seite der Dorfstraße herzustellen. In Verbindung damit sollte westlich dieser Einmündung eine Mittelinsel in der Dorfstraße eingerichtet werden, womit auch Fahrgäste an dieser Stelle die Dorfstraße bequem und sicher queren könnten.

Im Bereich der einmündenden Steudacher Straße wird empfohlen, ebenfalls eine Mittelinsel einzurichten und im Zuge dessen am westlichen Fahrbahnrand einen Gehweg zu ergänzen (vgl. Skizze).



Luftbildgrundlage: Kartendienst der FAU, karte.fau.de

#13 Häuslinger Straße / Mönaustraße



Die Mönaustraße mündet in einem spitzen Winkel in die Häuslinger Straße. Die Einmündung ist ursprünglich mit einem sehr großen Radius ausgebildet worden, woraus ein sehr breiter Einmündungsbereich resultiert. Mittels auf der Fahrbahn markierter Sperrflächen und angebrachter Leitbaken wurde versucht, die Einmündung zu korrigieren. Jedoch zeigt sich die gegenwärtige Situation aus Perspektive der Fußgänger (nach wie vor) als auch in Hinblick auf die Stadtgestalt sehr negativ: Der nördliche Gehweg (Häuslinger Straße und Mönaustraße) verläuft unverändert in dem weiten, lang gezogenen Radius. Daher müssen Fußgänger, die auf der nördlichen Seite der Häuslinger Straße folgen, die sehr breite Fahrbahnfläche der einmündenden Mönaustraße überwinden. Die auf der Fahrbahn markierte Sperrfläche und die angebrachten Leitbaken bieten dabei dem



„Fahrbahn-Wüste“ mit Baken – das macht keine sichere und bequeme Querungsstelle für Fußgänger aus

Fußgänger beim Queren keinen wirklichen Schutz – man fühlt sich eher auf einer Autobahnraststätte denn in einem Wohngebiet. Erschwerend wirken hier parkende Pkws, abgestellt auf den abmarkierten Flächen, da dadurch die Sichtverhältnisse beeinträchtigt werden.

Empfehlungen: FUSS e.V. empfiehlt den Einmündungsbereich weitgehend umzugestalten. Dabei wäre insbesondere der nördliche Bordstein / Gehweg soweit vorzuziehen, dass die Einmündung weitgehend auf eine normale Fahrbahnbreite reduziert wird. Zugleich sollten dabei in der Mönaustraße und in der Häuslinger Straße Mittelinseln realisiert werden zum sicheren Queren der Fahrbahnen. Auf den frei werdenden Flächen sollten nach Möglichkeiten Straßenbäume gepflanzt werden – wie auch auf dem gesamten Verlauf der Häuslinger Straße durch das Pflanzen von Straßenbäumen die Qualität des Straßenraums aufgewertet werden sollte.



Luftbildgrundlage: Kartendienst der FAU, karte.fau.de

#14 Donato-Polli-Straße im Abschnitt zwischen Dompropststraße und Büchenbacher Anlage



Stark begrünt, aber Gehweg zu schmal

In der Donato-Polli-Straße ist beidseitig Senkrechtparken angeordnet. Etwa nach jedem dritten Stellplatz sind die Parkreihen durch Straßenbäume unterbrochen, was der Straße einen grünen Charakter verleiht. Die Gehwege sind mit hellen Steinplatten ausgestattet und machen einen guten Eindruck. Der nördliche Gehweg hat eine komfortable Breite von 2,90 Meter. Im Vergleich dazu ist der südliche Gehweg deutlich schmaler und hat nicht die empfohlene Mindestbreite von 2,50 Meter. Auf der nördlichen Seite gibt es eine Reihe an Kinderbetreuungseinrichtungen – hier sind entsprechend viele Familien / Kinder zu Fuß unterwegs (das konnte auch während des Fach-Fußverkehrs-Checks beobachtet werden).

Die Donato-Polli-Straße liegt in Verlängerung der Fußgängerzone „Büchenbacher Anlage“ (vgl. #1) und ist für den Kfz-Verkehr als Sackgasse ausgebildet. Durch die Donato-Polli-Straße führt auch eine Buslinie, deren Haltestelle unmittelbar am Wendehammer liegt,



Viel Platz zum Parken, aber wenig für die Fußgänger



Viel Platz für Fußgänger, aber zugeparkt

womit eine gutgelegene ÖPNV-Anbindung zu den zahlreichen Kindertagesstätten und zur Büchenbacher Anlage gegeben ist. In der Straße konnte auch ein reger Radverkehr beobachtet werden. Manche Radfahrer nutzten (unerlaubt) den nördlichen Gehweg, obgleich in dieser Straße keine Gefährdungslage für Radfahrer bei Benutzung der Fahrbahn zu erkennen ist.

Im Bereich südwestlich des Wendehammers wurden zahlreiche widerrechtlich auf dem Gehweg abgestellte Kfz beobachtet. Nordöstlich wird der Gehweg zweimal über Eck geführt. Da Fußgänger zu- meist sehr empfindlich für Umwege sind, hat sich diagonal dazu ein Trampelpfad über die angrenzende Grünfläche gebildet.

Empfehlungen: Der Gehwegbereich südwestlich des Wendehammers sollte durch Poller oder ähnliche Absperrungen gegen Falschparken gesichert werden. Bei der Passantenbefragung wurde der Bereich an der Einmündung der Dompropststraße in die Donato-Polli-Straße von mehreren Personen problematisiert. Vorgeschlagen wurde ein Fußgängerüberweg in Verlängerung des nördlichen Gehwegs der Donato-Polli-Straße bzw. Dompropststraße. In der direkten Umgebung von Schule und Kindertagesstätten sowie Freizeitanlagen und Sportplätzen erscheint der Wunsch über die Anlage eines solchen FGÜ besonders gut begründbar.

#15 Holzweg / Ecke Büchenbacher Anlage



Der Holzweg ist ein wassergebundener gemeinsamer Geh- und Radweg mit Freigabe des Land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs. Dieser Weg mit 4,10 bis 5,10 Meter Breite nutzen vor allem die im Dorfkern von Büchenbach angesiedelten Landwirtschaftsbetriebe als direkte Verbindung zum Mönau-Wald. Der Holzweg macht einen sehr ländlichen Eindruck, es gibt jedoch keine schattenspendenden Bäume und kaum Sitzgelegenheiten entlang des Weges.

Kreuzung Holzweg / Büchenbacher Anlage



An der Kreuzung Holzweg / Büchenbacher Anlage haben die den Holzweg querenden Radfahrer gegenüber den Fahrzeugen aus dem Holzweg Vorfahrt zu gewähren. Je ein Poller verhindert die Einfahrt für Kfz in die Büchenbacher Anlage.

Das gemusterte Pflaster der Büchenbacher Anlage wird an der Kreuzung ohne Höhenunterschied vom Holzweg mit wassergebundener Decke unterbrochen, somit ist die Kreuzung barrierefrei. Die allseitige üppige Bepflanzung schafft eine angenehme Atmosphäre, die zum Gehen einlädt.

Empfehlungen: Beim Workshop und bei der Passantenbefragung wurde verschiedentlich angeregt, den Holzweg durch alleeartige Bepflanzungen zu ergänzen. Ebenso wurden mehr Sitzgelegenheiten gewünscht.

#16 Wegeverbindung zwischen Steigerwaldallee und Würzburger Ring



Querung mit LSA an der Steigerwaldallee als wichtiges Bindeglied zwischen Würzburger Ring und Büchenbacher Anlage



„Drängelgitter“ bieten Fußgängern Schutz vor rasenden Radfahrern, sollten aber auch für Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollator oder Kinderwagen bequem zu Durchqueren sein



Querungsstelle Würzburger Ring (Süd)



Breiter, grüner Spazierweg durch das Wohnviertel am Würzburger Ring

Zwischen Steigerwaldallee und Würzburger Ring gibt es eine wichtige fußläufige Durchwegung innerhalb von Büchenbach Nord. Mit rund 5 Metern hat der Weg eine komfortable Breite. Der Radverkehr ist zwar zugelassen, wird an den Querungsstellen jedoch stellenweise durch Umlaufgitter entschleunigt. Dies ist notwendig, da der Weg ein leichtes Gefälle (nach Norden hin) aufweist, was Radfahrer zum Schnellfahren verleiten kann und es so an den Querungsstellen zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen könnte.

Der Weg wird beiderseits von Stadtgrün gesäumt, Bäume spenden weitestgehend Schatten. Der Boden ist mit dunkelgrauen Steinen gepflastert und weist wenige Unebenheiten auf. Dennoch stellt dieser Weg lediglich einen Durchgangsraum dar, zumal es keinerlei Sitzgelegenheiten wie etwa Bänke, Sitznischen o.Ä. gibt.

Querung Würzburger Ring (Süd)

An der südlichen Querung des Würzburger Rings sind die Bordsteine abgesenkt. Auf der südlichen Seite ist der gemeinsame Fuß- und Radweg aus den oben genannten Gründen mit Umlaufgittern ausgestattet. Auf der nördlichen Seite gibt es einen kleinen, dreieckförmigen Platz mit einer Grünfläche in der Mitte. Dicht beieinander stehende Bäume bieten Schatten und geben dem Weg einen grünen Charakter.

An der nordöstlichen Straßenecke schränkt hoher Bewuchs die Einsicht in den Würzburger Ring stark ein. Vor allem für Kinder stellt dies eine Gefahr dar, weil sie unter Umständen beim Betreten der Fahrbahn nicht rechtzeitig von Kfz-Fahrern gesehen werden. Zwar gilt im Würzburger Ring ein Tempo-Limit von 30 km/h und es herrscht nur wenig Kfz-Verkehr, dennoch erscheinen die beim Fach-Fußverkehrs-Check wahrgenommenen, tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten mancher Kfz höher.

Wegeverbindung im Wohngebiet Würzburger Ring

Im weiteren Verlauf der Wegeverbindung schließen sich im Westen ein großer Kinderspielplatz und eine Kindertagesstätte an. Während des Fach-Fußverkehrs-Checks konnten verhältnismäßig viele Personen zu Fuß und mit dem Fahrrad auf dieser Wegeverbindung beobachtet werden und auch der Spielplatz wurde von vielen Kindern / Familien genutzt. Beiderseits des Weges gibt es weiterhin viele Bäume (und leichtes Gefälle). Der Weg ist durchweg gepflastert und weist keine nennenswerten Unebenheiten auf. Die Breite des Weges ist auch auf diesem Abschnitt sehr komfortabel.

Empfehlungen: Da der gemeinsame Fuß- und Radweg aufgrund des Bewuchses von Kfz-Fahrern aus dem Würzburger Ring kaum oder erst sehr spät wahrnehmbar ist, wird empfohlen, die Straße im Bereich der Querungen aufzupflastern (also sowohl an der südlichen wie auch an der nördlichen Querungsstelle). Der Bewuchs sollte an

den Querungsstellen so zurückgeschnitten werden, dass die Einsehbarkeit in den Würzburger Ring besser möglich ist.

Auf der gesamten Wegeverbindung sollten Sitzgelegenheiten ergänzt werden – diese können in regelmäßigen, nicht zu weiten Abständen die Reichweite von gehschwachen bzw. älteren Fußgängern stark erhöhen. Dazu gehört auch das Angebot von öffentlichen Toiletten.

#17 Fuß- und Radweg am Steinforstgraben (nahe Adenauer-ring / Bushaltestelle „Würzburger Ring“)



Der Weg parallel zum Steinforstgraben stellt eine wichtige Fußwegverbindung zwischen dem Mönau-Wald, Büchenbach Nord und Alterlangen dar. Beidseitig grenzen Grünflächen an den Weg und groß gewachsene Bäume spenden auch an heißen Tagen ausreichend Schatten. Der Weg ist gepflastert und durchgehend in gutem Zustand. Abseits des Weges (nahe der Bushaltestelle „Würzburger Ring“) befinden sich Fahrradständer, die jedoch komplett von Bewuchs umgeben sind und folglich nicht genutzt werden.



Unebenheiten im Belag

Ein Weg führt rampenartig zur südlichen Bushaltestelle „Würzburger Ring“ am Adenauer-ring hinauf. Der gepflasterte Bodenbelag weist stellenweise Unebenheiten auf. Die Breite des Weges ist mit 2,90 Meter recht komfortabel. Die Haltestelle selbst ist an einer stark befahrenen, lauten Straße gelegen und lädt trotz Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit nicht besonders zum Warten auf den Bus ein. Die nördliche Bushaltestelle verfügt über eine Sitzbank, jedoch ohne Überdachung.



Wegweiser – aber ohne Angaben zur Entfernung der angegebenen Ziele

An der Weggabelung befindet sich ein Wegweiser, worauf auch erkenntlich ist, ob der jeweilige Weg für den Radverkehr freigegeben ist. Allerdings gibt es keine Angaben zur Entfernung der angegebenen Ziele.

Empfehlungen: Der Belag des rampenartigen Zuweges zur südlichen Bushaltestelle muss erneuert werden. Auf der nördlichen Seite sollte ein Wartehäuschen ergänzt werden, um wartende Fahrgäste vor Witterungseinflüssen zu schützen. Außerdem rät FUSS e.V. dazu, Entfernungsangaben (bestenfalls in Gehminuten) auf den Wegweisern zu ergänzen.

#18 Tunnel unter dem Europakanal (Verbindung zwischen Würzburger Ring und Rabenweg)



Der rund 110 Meter lange Tunnel unterquert die Straße Am Europakanal und den Kanal selbst und stellt eine wichtige Verbindung zwischen Büchenbach Nord und Alterlangen dar. Der Tunnel ist barrierefrei zugänglich und in einen jeweils breiten Gehbereich und Zweirichtungsradweg unterteilt. Die beiden Bereiche sind niveaugleich und nur durch eine weiße Linie voneinander getrennt - also für blinde Personen nicht ertastbar. An den Wänden gibt es künstlerische Bemalungen, die den Tunnel atmosphärisch aufwerten.



Die Beleuchtung inmitten des Tunnels ist ausreichend hell. Ein Passant wies darauf hin, dass die Ausleuchtung der Tunneleingänge hingegen zu schwach sei, sodass man den Gegenverkehr oder etwaige Hindernisse im Tunnel erst sehr spät wahrnehmen könne. Das ist vor allem kritisch, da viele Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit durch den Tunnel fahren, was auch dem Sicherheitsgefühl des Fußgängers abträglich wirkt und ein gewisses Unfallrisiko birgt.

Empfehlung: Im Bereich der Tunneleingänge sollte die Beleuchtungsstärke überprüft werden.

FAZIT



In der Fläche wirkt der Stadtteil Büchenbach als Gebiet mit eher niedriger Verkehrsbelastung. Allein die drei Straßen Am Europakanal (in Verlängerung: Frauenaauracher Straße), Adenauerring und Dorfstraße werden erlebt als Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringer Aufenthaltsqualität. In vielen Straßen kann gut zu Fuß gegangen werden bei einer vergleichsweise moderaten Lärm- und Abgasbelastung (im Vergleich zu den Straßen im Stadtzentrum von Erlangen). Allgemein sind die Gehwege in einem überwiegend guten baulichen Zustand. Der Ortsteil Büchenbach Nord ist zudem besonders durchgrünt, was eine positive Auswirkung auf das Mikroklima und die Atmosphäre hat.



Der offensichtlich sehr hohe Motorisierungsgrad in Büchenbach (und Erlangen insgesamt) bedingt einen ebenfalls sehr hohen Flächenbedarf für das Abstellen der Pkws. Diese „Stehzeuge“ dominieren häufig das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums und der Wohnsiedlungen. Die „Notwendigkeit“ der Verfügbarkeit freier Parkplätze scheint bei der Bevölkerung allgemein verinnerlicht und als „Schere im Kopf“ die Wahrnehmung und das Nachdenken über Stadtgestalt zu dominieren – selbst dann, wenn explizit dazu aufgefordert wird, die Perspektive der Fußgänger einzunehmen. In manchen Wohnstraßen wird so beispielsweise das Gehwegparken als Selbstverständlichkeit hingenommen – dies scheint eine gesamtstädtische Herausforderung in Erlangen darzustellen.



Die autodominierte Planung spiegelt sich auch in teils sehr stark aufgeweiteten Fahrbahnen – insbesondere an Einmündungen – wider, selbst an ausgewiesenen Schulwegen. Darüber hinaus gibt es nicht viele Querungshilfen für Fußgänger bzw. gesicherte Querungen mit LSA liegen meist sehr weit voneinander entfernt (> 150 m). Stellenweise bestehen Lücken im Fußwegenetz aufgrund fehlender Gehwege, andere Gehwege wiederum sind recht schmal (v.a. in Hinblick auf Menschen mit Rollator oder Kinderwagen).



Insgesamt waren während der durchgeführten FV-Checks eher wenig Fußgänger in Büchenbach unterwegs. Im Bereich der Büchenbacher Anlage und der Donato-Polli-Straße scheinen Fußgänger am häufigsten unterwegs zu sein.

Weitere Hinweise von Bürgern:

Im Rahmen einer Passantenbefragung am 12. November 2019 in der Büchenbacher Anlage konnten folgende Hinweise und Wünsche gesammelt werden:

- **Büchenbacher Anlage (Fußgängerzone):** parkende Fahrzeuge auf Gehwegen.
Durch Nachverdichtung / Neubauten (Norma) verschärft sich diese Problematik möglicherweise noch.
→ entlang der Hofer Straße und im Wendehammer: wird häufig zugeparkt
→ Anregung / Wunsch: Platzsituation soll erhalten bleiben bei Neubauvorhaben
- **Holzweg:** Falschparker bei AWO und neben Ein-/Ausfahrt Tiefgarage
- **Würzburger Ring:** Sperrgitter sehr eng; sollten weiter auseinander stehen, damit mit Fahrrad etc. leichter passiert werden kann
- **Würzburger Ring,** am Kindergarten: Tempo 30 wird nicht eingehalten
- **Bamberger Straße** sollte besser nicht für den Busverkehr geöffnet werden
- **Steigerwaldallee / Ecke Volkacher Straße:** Wunsch nach einer Fußgängerrampe
- **Forchheimer Straße/ Kapellenstraße:** fehlende Bordsteinabsenkung
- **Jakob-Nein-Straße:** Pkw teils zu schnell unterwegs im Bereich der Schule
- **Windsheimer Straße:** ist Spielstraße, aber Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht eingehalten

Die Hinweise wurden zum Teil auf der Karte von Büchenbach verortet:



Per Mail erreichten uns folgende Hinweise von Bürgern:

- **Häuslinger Straße:** Fußweg (Südseite) vom Beginn aus westlicher Richtung (Häusling) bis zum Straßberg nur für Fußgänger und nicht für Radfahrer freigeben
- **Fußweg von Alter Markt zur Bushaltestelle am Hafen**
 - Alter Markt: Gehweg auf Nordseite komplett zugeparkt. Dort läuft eigentlich so gut wie niemand mehr. Gehweg auf Südseite auch zugeparkt und vor Kirche so schmal, dass man hier auf die Straße ausweichen muss.
 - Bachgraben: Gute Alternative zu Alter Markt, allerdings keine Gehwege vorhanden. Laufen auf der Straße ist OK, da wenig Verkehr.
 - Kolpingweg: keine Gehwege
 - Heckenweg: Gehweg auf Westseite ultra schmal. Gehweg auf Ostseite hört einfach auf. Auch hier laufe ich teilweise auf der Straße
- **Fußweg von Alter Markt zum Nahversorgungszentrum Dorfstraße (vor Am Europakanal)**
 - Dorfstraße: Gehwege recht eng und auf Höhe Dönerimbiss bis Fahrschule Schulz beidseitig zugeparkt.
 - Alternative: Kunigunden- und Goldwitzerstraße: Ebenfalls schmale, oft zugeparkte Gehwege
- **Fußweg von Alter Markt zur Donato-Polli-Straße**
 - Kreuzung Dorfstraße/Steudacher Straße/Alter Markt schwierig als Fußgänger zu überqueren, da viel Verkehr aus verschiedenen Richtungen. Früher war hier eine rote Fahrradfurt, an der Autos immer gehalten haben. Seitdem der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt wurde, ist es schwieriger geworden die Steudacher Straße zu überqueren.
 - Verkehrsberuhigter Bereich Pohlsgäßchen: Viel ruhender Verkehr. Keine Fußgängeranlagen. Man muss auf der Fahrbahn gehen. Teilweise beidseitig zugeparkt. Wenn dann noch ein Auto entgegenkommt muss man als Fußgänger warten.
 - Ab Straßberg ist dann alles wunderbar.
- **Fußweg von Alter Markt zum Nahversorgungszentrum Rudeltplatz**
 - Häuslinger Straße: Gehwege recht schmal (zwei Fußgänger können sich nicht begegnen, einer muss auf Fahrbahn ausweichen). Hinter dem ruhenden Verkehr auf der Nordseite geht es sich nicht so schön.
 - Kreuzung Häuslinger Straße/Mönaustraße sehr fußgängerunfreundlich, wenn man geradeaus weiter entlang der Häuslinger Straße gehen möchte.
 - Mönaustraße: Vor der Keuperstraße verengt sich das Hochboard. An dieser Stelle ist der Gehweg für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben. Hier sind Konflikte vorprogrammiert.

Impressum

Fachverband Fußverkehr Deutschland

FUSS e.V.

Exerzierstraße 20

13357 Berlin

Tel. 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72

Mail: info@fuss-ev.de

www.fuss-ev.de

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.



Autoren:

Patrick Riskowsky M.Sc. Stadt- und Regionalplanung

Bertram Weisshaar Dipl.-Ing. Landschaftsplanung

Fotos und Skizzen:

Die hierin verwendeten Fotos und Skizzen wurden von FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentation des Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ angefertigt und sind nicht weiterzugeben.

Weitere Hinweise:

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