

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

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

### Eisenach: Drei Wege durch die Innenstadt

- (1) Eisenach ist eine recht touristische Stadt und sie verführt dazu, sich die schönen Plätze, historischen Gebäude, das Burschenschaftsdenkmal und vor allem die Wartburg anzusehen. Dabei kann man schnell aus dem Auge verlieren, dass hier etwa 43.000 Menschen leben und diese durchaus auch andere Wege gehen (müssen). Deshalb wurden im Rahmen dieses Checks aus Fußgängersicht drei recht unterschiedliche Wegeachsen betrachtet:

1. ein westlicher Straßenzug als eine weniger ansprechende Alltags-Verbindung (ab 2),
2. ein mittlerer Straßenzug als ein teilweise recht ansprechender Weg im Alltags- und Freizeitverkehr (ab 24) sowie ein
3. östlicher Straßenzug mit der Bundesstraße B19 als einer Barriere für den Alltags- und Freizeitverkehr (ab 62).

Damit wurde zwar eine gewisse Querschnittsbetrachtung für die Stadt Eisenach erreicht; wegen der Gesamtlänge von ca. 5,5 Kilometern konnten aber die Wegeabschnitte teilweise nur sehr punktuell beschrieben werden.



#### 1. Westlicher Straßenzug

- (2) Der Weg beginnt im Westen Eisenachs in der Katharinenstraße mit sehr viel Platz und dadurch der Möglichkeit einer recht guten Gesamtgestaltung.



- (3) Wobei auch hier die Gehwegbreite nicht gerade großzügig bemessen wurde. Wenn dann auch noch Fahrradabstellmöglichkeiten geboten werden oder Werbeaufsteller stehen, gehen die Fußgänger auf dem Radweg. Die Radwegbreite liegt deutlich über dem derzeitigen Bedarf.



- (4) Hier findet, wie in anderen Städte auch, an Mülltagen die Abstellung weitgehend unorganisiert statt, verschandelt das Stadtbild und erschwert die Querung der Fahrbahn an vielen Stellen.



- (5) Bleiben wir noch kurz bei diesem Thema: So sah es ein paar Meter weiter in der Georgenstraße aus und auch auf allen anderen Gehwegen, egal wie schmal sie sind.



- (6) Und hier versucht eine Kindergruppe auf dem Gehweg zu bleiben. Das sind unverantwortliche Bedingungen und die Müllkästen sind nicht nur ein ästhetisches Problem, sondern auch eines der Verkehrssicherheit.



- (7) In die August-Bebel-Straße nach Norden eingebogen ist die Straße Bleichrasen als eine Tempo-30-Zone wie eine Tür zum Einkaufscenter gestaltet, allerdings nur für den Autoverkehr.



- (8) Für den Fußverkehr ist die Situation durch die überdimensionierten Eckausrundungen, die zu schmalen Gehwege und das Absperrgitter im Einmündungsbereich eher eine Zumutung. Im Eingangsbereich einer Tempo-30-Zone ist das unakzeptabel.



- (9) In der August-Bebel-Straße nördlich der Karl-Marx-Straße (Einmündung von rechts) ist der Gehweg in einem desolaten Zustand und nicht barrierefrei. Doch ist dies dennoch eine eher angenehme Wegeverbindung zu den Wohngebieten im Norden Eisenachs, die nicht so frequentiert sind. Das liegt zum einen daran, dass die August-Bebel-Straße hier als Sackgasse gekennzeichnet ist (ohne Kennzeichnung, ob es für den Fuß- und Radverkehr einen Durchgang gibt).



- (10) Zum anderen ist auch eine Querung der Hospitalstraße kaum möglich wegen der Absperrung des Autoverkehrs.



- (11) Es folgt eine recht breite Bahnunterführung, die allerdings dem Fußverkehr durch weitläufige Absperrgitter nur sehr enge Durchgänge bietet. Hier stellt sich die Frage, ob nicht über die Flächenverteilung nachgedacht werden muss.



- (12) So wie es die aktuellen Regelwerke vorschreiben, von „außen“ (Gehweg) nach „innen“ (Fahrbahnen) zu planen, ist hier sicher noch nicht umgesetzt worden. (3) Über diese Furt wurde kurz vor dem Foto eine Kindergruppe „herübergetrieben“, auf die wir gleich noch zurückkommen.



- (13) Die dann folgende Querung der Straße mit dem doppeldeutigen Namen „Rennbahn“ ist ein Angst-raum. Selbst an den Fußgängersperrgittern ist zu erkennen, dass hier die Kraftfahrzeuge mitunter bedrohlich nahe kommen. Die Kombination des Zeichens „Verbot für den Fußgängerverkehr“ (4) mit dem gleichzeitigen Zusatzschild der Fußgänger-führung zeigt die bisherige Unsicherheit der Wegeführung. Das folgende Foto zeigt die angst-volle Situation für die schon erwähnte Kindergrup-pen-Leiterin und der Werbeplakat -Text „Jetzt ins AbenteuerReich!“ lässt an Sarkasmus nicht zu wünschen übrig. Dieser Weg zu den Sportanlagen im Norden wird ganz sicher nicht zum ersten Mal von einer Kindergruppe begangen. Das ist Alltag.



- (14)



- (15) Die nächste Etappe dieser Kindergruppe war nicht angenehmer, die Querung der Rennbahn mit zu kurzen Grün-Zeiten für den Fußverkehr. Zurück-blickend war erkennbar, dass bereits eine weitere Kindergruppe diese Tortur vor sich hatte. Alltags-mobilität.



- (16) Es folgt sofort die nächste kuriose Situation in der Mühlhäuser Straße und der Einmündung der Kupferhammer Straße: Die Haltelinie für die Kraft-fahrer ist so markiert, dass sie keinen Übergang ermöglicht, sondern ihn abbiegende Kraftfahrzeuge sperren. Sie ist zu weit vorgezogen und nicht richtliniengemäß angelegt. Eine solche Ausbildung darf vom Auftraggeber nicht abgenommen werden.



- (17) Blick zurück: Dies alles ist neu gebaut und markiert worden. So, als wenn es keine Regelwerke für den Stadt-, Fuß-, und Radverkehr gäbe.



- (18) Ebenso unkomfortabel die Einmündung der Amra-straße. Nicht nachvollziehbar die Zurückversetzung der Furt, die nach den Regelwerken möglichst in Gehrichtung liegen soll.(5) Im Hintergrund übrigens die Kindergruppe, die sich noch immer auf der anderen Straßenseite durch den Verkehr kämpft.



- (19) Eine solche Fußverkehrssperrung verursacht nicht nur Ärger, sondern verständlicherweise auch Ängste um die eigene Sicherheit.



- (20) Die Brücke der Mühlhäuser Straße über die Hörsel gibt einen Einblick in die bisher weitestgehend ungenutzten Naherholungs-Kapazitäten. In Richtung Osten gibt es auf der südlichen Seite der Hörsel (rechts) keinerlei Wegeverbindungen, auf der nördlichen Seite (links) leider auch nur abschnittsweise Wege am Ufer.



- (21) Auf der Brücke gibt es keine Querungsmöglichkeit, aber eine Unterführung (siehe 25), die nicht barrierefrei von hier aus erreichbar ist. Die nächste Kreuzung ist etwa 50 Meter entfernt (Julius-Lippold-Straße / Friedhofstraße).



- (22) Die an der Mühlhäuser Straße von Westen einmündende Julius-Lippold-Straße ist offensichtlich eine beliebte fußläufige Verbindung zum nördlichen Wohngebiet. Dreiecksinseln sollen generell nur noch in begründeten Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. Aber auch in solchen Fällen sollen nach den geltenden Regeln Teilaufpflasterungen mit einem Fußgängerüberweg angelegt werden.(6) Hier ist der Gehweg barrierefrei abgesenkt, was auch möglich ist. Die Pflasterwahl ist irritierend, weil die roten Pflaster zu den grauen eher wie ein Radweg wirken. Einen Radweg mit Fußgängerüberweg aber gibt es nicht und man sollte Radfahrer (7) auch nicht dazu verleiten, hier eine Vorrangregelung anzunehmen.(8)



- (23) Ein Stück weiter in die Julius-Lippold-Straße hinein wurde eine Mittelinsel als Querungsanlage so angelegt, dass danach noch eine Abbiegespur einzurichten war, nicht aber im üblichen Gehverlauf der Zielgruppe. In einem längeren Beobachtungszeitraum querten sehr viele Menschen westlich der Mittelinsel die Straße und nur wenige nutzten sie.



## 2. Mittlerer Straßenzug

- (24) Die zweite Verbindungslinie in Richtung Innenstadt beginnt an der gleichen Stelle, an der Abbiegespur. (siehe 23) Die Straße „Sportpark“ ist ein verkehrsberuhigter Bereich (9), über den ein Grünzug an der Hörsel erreichbar ist. Er ist gleichzeitig Autozufahrt mit einer Linksabbiegespur aus der Julius-Lippold-Straße zum Erreichen der Parkplätze zu den hier gebündelten Sportanlagen der Stadt Eisenach.



Beides ist eigentlich unvereinbar. Da der Weg zur Hörsel abschüssig ist, fahren nicht nur die Kraftfahrzeuge, sondern auch die Radfahrer deutlich schneller als die zulässige Höchstgeschwindigkeit: „Schrittgeschwindigkeit“ (10)

- (25) In Richtung Stadtmitte ist dann der Grünzug an der Hörsel sehr kurz und endet bereits an der Unterführung der Mühlhäuser Straße (siehe 18). Hier hätte ein schöner Weg an der Hörsel entlang sein können, so wie es bereits im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1994 als eine der wesentlichen Maßnahmen vorgesehen war.(11)



- (26) Zurzeit wird der Randstreifen noch als ausgewiesener Parkraum genutzt. In der Tiefenbacher Allee gibt es offensichtlich Parkdruck und hier müsste eine grundsätzliche Alternative gesucht und gefunden werden.



- (27) Für den durchaus regen Fußverkehr steht einseitig nur ein recht schmaler Gehweg zur Verfügung.



- (28) Etwa 150 Meter weiter steht für den Fuß- und Radverkehr eine Brücke über die Hörsel zur Verfügung. Der Blick zurück in Richtung Westen ist sehr schön (siehe 20), der Blick in Richtung Osten industriegeprägt nicht sehr ansprechend.



- (29) Das setzt sich auch im Wegeverlauf zur Amrastraße so fort. Auf der östlichen Seite befindet sich ein großer Parkplatz, der zum Weg hin abgezäunt ist (links)...



- (30) ... mit einer Unterbrechung. Diese wird von Fußgängern rege benutzt, weil sich dadurch eine Abkürzung in der Diagonale zur Wilhelm-Rinkens-Straße ergibt.



- (31) Auf der anderen Seite des Parkplatzes ist zu erkennen, dass selbst hier nicht der senkrecht gepflasterte Zugang, sondern weiterhin die Diagonale gegangen wird. Während der Beobachtungszeit nutzten alle „Einheimischen“ diese Abkürzung.



- (32) Die Wilhelm-Rinkens-Straße ist nur knapp 200 Meter lang, aber sehr eintönig und durch den rangierenden Werksverkehr mitunter auch recht unangenehm.



- (33) Das ist die Überquerungssituation der stark befahrenen Straße „Rennbahn“: Es gibt eine viel zu geringe Aufstellfläche auf der südlichen Seite in der Unterführung der Bahngleise, es handelt sich um einen Gehweg mit „Radfahrer frei“ und gleichzeitig um eine ausgewiesene Radroute, es gibt ein für Radfahrer und Menschen mit Kinderwagen etc. zu enge Umlaufsperrung (12) und wegen der Länge der Wartezeiten häufig Fußgänger-Stau in einem selbst bei Tageslicht dunklen Raum.



- (34) Die Baustelle gab es zum Begehungszeitpunkt, da in der Mitte des Tunnels ein neuer Pfahl gesetzt wurde für den Anforderungstaster für Fußgänger und Radfahrer, der bisher nur bei Mitbenutzung der Fahrbahn erreicht werden konnte (siehe 30 ganz rechts). Die bisherige Ausstattung war so undenkbar, dass sie in den Regelwerken gar nicht erwähnt wird.(13) Sicher eine gute Maßnahme, aber kaum ausreichend, um diesen neuralgischen Punkt zu entschärfen.



- (35) Der Tunnel bleibt eine Zumutung als eine der beiden wesentlichen Fußgänger- und Radfahrerachsen von der Innenstadt in Richtung Norden und umgekehrt. Angesichts der Größenordnung des Fernstraßenhaushaltes in Deutschland ist es natürlich verwunderlich, dass man nicht wagt, überhaupt über ein neues Brückenbauwerk oder eine Verbreiterung des Tunnels nachzudenken. Aber zeitlich ist eine solche Infrastrukturmaßnahme wohl nicht abzusehen.



- (36) Zu prüfen wäre zudem, ob die ohnehin überholungsbedürftige Straße „Rennbahn“ schmaler ausfallen oder ein wenig nach Norden verschwenkt werden könnte. An dieser Stelle befindet sich westlich (links) nur ein Parkplatz und östlich ist auch noch Spielraum bis zur Bebauung. Damit würde man eine Gehwegvorsteckung am Tunnelausgang schaffen können, damit sich die Wartenden wenigstens als Menschen fühlen.



- (37) Die Situation von der Stadtseite aus. Kurzfristig wird empfohlen, trotz der für beide Verkehrsteilnehmergruppen verengten Wegbreiten hier einen getrennten Rad- und Gehweg anzuordnen (14) und diesen sehr deutlich zu markieren. Evtl. können im Tunnelbereich zwei/drei Fahrradbügel in Längsrichtung aufgestellt werden. Die Umlaufsperrung im Tunnel ist zu entfernen, die Reduzierung der Radfahrgeschwindigkeit und die erhöhte Aufmerksamkeit müssen vorher und zusätzlich durch behindertengerechte Bordsteine an der Straße „Rennbahn“ erreicht werden. Eigentlich müssten die Radfahrer zum Absteigen ermuntert werden, aber hierzu gibt es erfahrungsgemäß keine erfolgversprechenden Maßnahmen. Vor dem Tunnel könnten auf der Radseite (links) farbige Querstreifen markiert werden, die zum Tunnel hin breiter werden. Diese optische Schwelle mit dem Zusatzschild „Fahrradfahrer bitte absteigen“ könnte zumindest zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beitragen. Auf jeden Fall ist der Tunnel zu jeder Tageszeit zu beleuchten.



- (38) Der Fußgängerüberweg über die Karl-Marx-Straße ist gewölbt, da das alte Straßenpflaster in der Straßenmitte deutlich höher ist. Dies gibt den Fußgängern ein erhabenes Gefühl. Problematisch ist, dass es sich um einen Gehweg mit „Radfahrer frei“ und um eine Radroute handelt. Dies ist nach dem Regelwerk zwar zulässig (15), aber aus Verkehrssicherheitsgründen keine gute Lösung. Es kann Radfahrer dazu verleiten, den Fußgängerüberweg auch für sich selbst als gesicherte Querungsstelle anzusehen, was nicht der Fall ist. Da der Kraftfahrzeugverkehr in dieser Straße nur gering ist, dürfte es evtl. ausreichen, die Autofahrer auf die querenden Radfahrer z.B. auf der Westseite (links) per Zeichen (16) und/oder durch eine entsprechende Fahrbahnmarkierung aufmerksam zu machen.



- (39) Wenige Schritte weiter folgt eine weitere Verengung des Gehweges mit Radverkehr in beiden Richtungen auf der Brücke über den Mühlgraben. Dies ist neben der Hörsel ein zweiter, ebenfalls nicht besonders herausgearbeiteter, schmaler Grünstreifen quer durch die Stadt. Hier sollte der Radverkehr ebenfalls möglichst auf die Westseite (links) verlagert werden, damit er gleich nach der Brücke eine Anrampung zur Fahrbahn erhalten kann und nicht weiter auf dem Gehweg geführt wird. Die derzeitige Anrampung ist nicht für den Radverkehr gedacht (Ausfahrt, rechts) und kommt zur Entflechtung der beiden Verkehrsarten zu spät.



- (40) Es folgt einen kurzen Straßenabschnitt lang eine etwas diffuse Situation: Die Wilhelm-Rinkens-Straße wird bis zur Goethestraße genutzt wie ein verkehrsberuhigter Bereich, ist aber so nicht gekennzeichnet. Das ist doch auch mal schön.



- (41) An der Querung der Goethestraße wird die Situation auch nicht eindeutiger. Hier gehen die meisten Fußgänger diagonal über die Goethestraße zur Wilhelm-Rinkens-Straße. Wer den Weg nicht kennt und aus der Stadt kommt, wird hier nicht geführt.



- (42) Die daran anschließende Jakobstraße ist eine angenehme, aber recht kurze Fußgängerzone. Ein paar Sitzgelegenheiten wären sinnvoll, zumal man den Turm der Georgenkirche und die südliche Altstadt von hier aus sieht.



In der Wegeführung für den Check wird vor der Fußgängerzone als Schwenk nach Westen abgebogen (rechts) und noch einmal die Karl-Marx-Straße betrachtet:

- (43) An der Ecke Werneburgsstraße ein Fußgängerüberweg mit einer verblüffend geringen Anhaltebereitschaft durch die Kraftfahrer, die mit unvermindertem Tempo weiterfahren. Hier wartete eine Schulklasse (rechts) auf eine Lücke im Fahrstrom. Dieser Fußgängerüberweg ist evtl. als Teil der Schulwegsicherung eingerichtet worden, die Schule befindet sich auf der anderen Straßenseite.



- (44) An der Hospitalstraße der Übergang in Richtung Karl-Marx-Straße wiederum der Werbehinweis auf das Einkaufszentrum (vgl. 7 und 8, ein Straßenzug weiter in Richtung Westen) und eine entsprechende nicht regelgerechte und nicht barrierefreie Querungsstelle. Fußverkehrssperrgitter sollten grundsätzlich nicht als Werbeträger eingesetzt werden dürfen, weil sie damit wirtschaftliche Ambitionen verstärken und gleichzeitig die Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen z.B. zwischen Kindern und den Kraftfahrern) vermindern. Diese beiden Aspekte dürfen keinem Abwägungsprozess unterliegen, hier hat die Verkehrssicherheit eindeutig Vorrang.



- (45) Ein paar Schritte weiter biegt nach Westen eine nicht besonders ausgeprägte Fußwegeverbindung „Fischerstadt“ ab, ein weiteres kleines Wegestück am Mühlgraben entlang. Der Eingangsbereich wirkt verwahrlost und nicht einladend. Auf der anderen Straßenseite ist nicht erkennbar, dass der Rot-Kreuz-Weg keine Sackgasse für Fußgänger ist.



- (46) Am Fußgängerüberweg über die Hospital-Straße war trotz deutlich stärkerem Kraftfahrzeugverkehr die Anhaltebereitschaft (vgl. 41) größer, möglicherweise wegen der günstigen Sichtbeziehung und der Übersichtlichkeit.



- (47) Ganz anders dagegen der Fußgängerüberweg zur Dreiecksinsel mit starkem Rechtsabbiegeverkehr aus der Straße „Hinter der Mauer“, wo man in wenigen Minuten sehr kritische Begegnungen beobachten kann. Ein Beleg dafür, dass nach den Regelwerken auch in Ausnahmefällen Fußgängerüberwege allein nicht ausreichen, um den Fußverkehr zu sichern.(6)



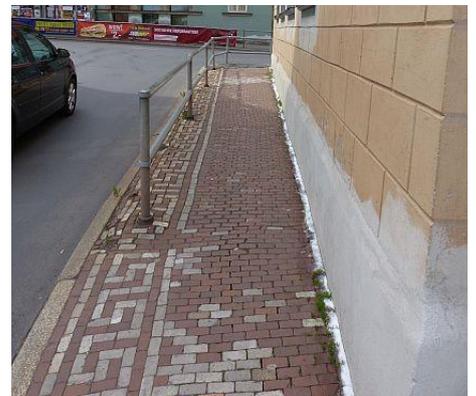
- (48) Zumal es an dieser Stelle keine erkennbare Querungsmöglichkeit über die Hospital-Straße gibt. Die Frau im Rollstuhl, die diesen Weg sicher nicht zum ersten Mal gefahren ist und in die „Fischerstadt“ wollte, kam auf der anderen Straßenseite wegen der Bordsteinhöhe nicht allein auf den Gehweg. Statt einem Verständnis setzte ein Hupkonzert ein.



- (49) Der nächste gesicherte Übergang befindet sich etwa in der Mitte zwischen der Einmündung der Straße „Unter der Mauer“ und der Georgenstraße mit gleichzeitig starkem Abbiegeverkehr. Die Situation mit Absperrgittern für den Fußverkehr in allen Richtungen erinnert an die Regelungen in der DDR, ist aber nach den heutigen Standards so nicht mehr vertretbar.



- (50) Das ist an dieser Stelle der Eingangsbereich zur Innenstadt. Die Gehwegpflasterung ist recht sympathisch. Die Gehwegbreite weniger und schon gar nicht die Unterbindung der Straßenquerungen im Einmündungsbereich der Hospital-Straße in die Georgenstraße, die von dort aus schnurstracks zum Markt quer durch die Innenstadt führt (nach links). Die Stadt hat offensichtlich versucht, durch die Einführung von Tempo-30 in der Georgenstraße eine erste Entspannung zu erreichen. Hier sollte allerdings durch direkte Querungsmöglichkeiten auch ein zweiter Schritt gegangen werden.



- (51) Die Überquerung der Georgenstraße an der Anforderungs-Lichtsignalanlage sollte noch einmal genauer überprüft werden: 2 ½ Minuten Wartezeit in der Abendstunde mit fast keinem Autoverkehr kann eigentlich nur ein Messfehler gewesen sein.



- (52) Die Kreuzung Georgenstraße, Wydenburgstraße und Alexanderstraße ist einer der herausragend schönen Plätze der Stadt Eisenach. Die Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h war ein mutiger Schritt, aber auch hier stellt sich die Frage, ob die Fußgängerzone nicht wenigstens bis hierhin verlängert werden kann. Der Fußverkehr insbesondere auf der nördlichen Seite war zum Zeitpunkt der Beobachtung recht erheblich und sicher stärker als der Kraftfahrzeugverkehr. Mitten im Weg ein Werbeaufsteller, was im Innenstadtbereich keine Seltenheit ist, selbst bei sehr schmalen Gehwegen.



- (53) In der Georgenstraße ist ohnehin die Flächenaufteilung von Gehwegen und Fahrbahnen nicht ideal.(17) Darüber hinaus sind die Verkehrsregelungen nicht konsequent, d.h. die Tempo-30-Straße ist gleichzeitig vorfahrtsberechtigter Straße. Das ist nicht geschwindigkeitsdämpfend. Die Georgenstraße hat noch Potenzial als eine Geschäftsstraße in Richtung Westen. Der Busverkehr sollte allerdings weiterhin eingebunden bleiben.



- (54) Problematisch, und das spricht auch für die Einbindung der Georgenstraße in die Fußgängerzone, ist die Erreichung des Marktplatzes vom südlichen Gehweg der Georgenstraße. Der Fußgängerüberweg führt lediglich auf die nördliche Gehwegseite...



- (55) ... Der direkte Übergang (geradeaus in 54) wird dagegen durch Ketten abgesperrt und durch parkende Fahrzeuge verhindert. Eine unschöne Situation. Auch an dieser Stelle sollte es einen Fußgängerüberweg geben.



- (56) Der Markt gehört sicherlich zu den schönsten Plätzen in deutschen Städten und ist mit der Georgenkirche, dem Rathaus und dem Stadtschloss auch ein touristisches Highlight. Die Umfahrung des Platzes wurde auf der West- und Südseite sehr behutsam vorgenommen und die Fußgänger können sich durchaus wahrgenommen fühlen. Auch an Tagen ohne Markt stimmen die Raumverhältnisse des Platzes und der umliegenden Bebauung.



- (57) Die deutliche Herunterstufung der Priorität des Kraftfahrzeugverkehrs im Marktbereich führt offensichtlich dazu, dass Kraftfahrer am südlichen Platzausgang zur Schmelzer-Straße der Auffassung sind, dass sie beim Abbiegen in die Einbahnstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Vorrang haben und endlich „Gasgeben“ können.(19) Dies führte zu einer überaus kritischen Situation im Rahmen der Begehung und der Kraftfahrer rief „Sie haben mich doch gesehen“ als er von hinten auf den Geher zufuhr und eigentlich ihn hätte sehen und abbremsen müssen. Eine längere Beobachtung zeigte, dass dies offensichtlich kein Einzelfall war: Die Kraftfahrer gehen fälschlich von ihrem Vorrang aus und die Fußgänger akzeptieren es. Dies wird erfahrungsgemäß durch Einbahnstraßenregelungen gefördert, weil die Kraftfahrer davon ausgehen können, dass ihnen kein Fahrzeug entgegenkommt. Deshalb sollte es hier deutlichere Hinweise an die Kraftfahrer geben, z.B. durch Fußgängerüberwege über die Lutherstraße und über die Schmelzerstraße.



- (58) Die Lutherstraße, eine touristisch sehr hochwertige Straßenverbindung, ist leider eine Mischung aus Flaniermeile und Gehwegparken für Anwohner.



- (59) Am Frauenplan eine die historische Pflasterung nicht störende Gehwegabsenkung und der Versuch, eine halbwegs barrierefreie Querung zu ermöglichen.



- Leider wurde diese Idee nicht bis zum Bordstein auf der anderen Straßenseite fortgesetzt. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass die Straßenpflasterungen häufig aus den Jahren 1784-1789 stammen. (19) Da ist es verständlich, dass mit diesen historischen Gegebenheiten behutsam umgegangen werden muss. Insofern ist es anerkennenswert, wie bisher versucht wurde, die Barrierefreiheit zumindest punktuell umzusetzen.



- (61) Der Übergang über die Straßen Mariental/Wartburgallee (Bundesstraße 19) zur Kurstraße ist als Fußwegeverbindung zum Kartausgarten und zum Burschenschaftsdenkmal frequentiert. Mit ca. 45 Sekunden Wartezeit ist er eigentlich akzeptabel, doch sind die Zeiten durch den Kraftfahrzeugverkehr häufig nicht ausgenutzt, d.h. die Fußgänger warten, aber es fährt kein Fahrzeug vorbei.



### 3. Östlicher Straßenzug

Die folgende Untersuchung beginnt wiederum am Übergang Mariental / Wartburgallee (siehe 61) und führt jetzt vom Süden in Richtung Norden bis zum Hauptbahnhof.

- (62) Nicht regelgerecht sind die Fuß- und Radwegbreiten in der Wartburgallee Richtung Norden. Vordringlich aber wäre dafür zu sorgen, dass es im Kurvenbereich ausreichende Sichtverhältnisse gibt, d.h. durch Heckenschnitt oder gar -entfernung.



- (63) Der Durchgang von der Gedenkstätte zur Wartburgallee ist in dieser Form nicht akzeptabel.



- (64) Eine angeschnittene Treppe ohne auffällige Kantenmarkierung ist für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit äußerst gefährlich.



- (65) Die Anforderungsampel vor der Wandelhalle über die Wartburgallee (links) bietet Sofortgrün. Doch ist die Lage der Lichtsignalanlage keineswegs optimal. Während der Beobachtung gingen alle Fußgänger zwischen der Einmündung der Barfüßerstraße (links Mitte) und der Waisenstraße (rechts) über die Straße (an der Stelle, wo sich gerade das erste entgegenkommende Fahrzeug befindet).



- (66) Eine Lichtsignalanlage an der Einmündung der Barfüßerstraße (rechts) wäre auch wegen der dort vorhandenen Haltestellen deutlich besser. Wer geht schon Umwege von ca. zwei Mal 100 Meter, um zur Haltestelle oder zum „KUNSTPavillon“ zu gelangen?



- (67) Was ein solches Schild am Rande einer auf Geschwindigkeit ausgelegten Bundesstraße bewirken soll, ist fragwürdig (Wartburgallee zwischen dem „KUNSTPavillon“ und der Johann-Sebastian-Bach-Straße, Ostseite).



- (68) Die Durchwegungen zur Innenstadt „Am Frauentor“ und wenige Schritte weiter durch die Siedlung machen beide zum Beobachtungszeitraum keinen guten Eindruck, weil sie beide durch Kraftfahrzeuge zugestellt sind.



- (69) Zum Zeitpunkt der Begehung im März 2017 konnten sich die Gäste der Stadt als Fußgänger allenfalls am Leitsystem für den Fahrzeugverkehr orientieren (Wartburgallee Ecke Grimmelgasse / Johann-Sebastian-Bach-Straße) und befanden sich mitunter auf recht unschönen und stark befahrenen Straßen, um ihre touristischen Ziele zu erreichen.



- (70) Im Januar des Jahres gab es noch ein Fußgängerleitsystem (z.B. Roeseplatz an der Bibliothek), welches aus Anlass des 117. Deutschen Wandertages in Überarbeitung war. Insofern konnte das Wegeleitsystem der Stadt nicht näher betrachtet werden.



- (71) Ein solcher Übergang, wie an der Löberstraße in einem abschüssigen Gelände, kann barrierefrei nur geradlinig durchgeführt werden. Damit wären auch die Fußgänger auf dem schmalen Gehweg für die Ein- und Abbieger deutlicher zu erkennen. Insbesondere die Linksabbieger fahren mit fast unverminderter Geschwindigkeit.



- (72) Mit einer solchen Kombination von Verkehrszeichen wird der Rechtsabbiegeverkehr in die Tempo-30-Zone der Löberstraße eher noch beschleunigt.



- (73) Direkt hinter der Einmündung eine Grundstücksausfahrt mit abgeschrägtem schmalen Gehweg, für Rollstühle und Rollator ein schwieriges Gelände.



- (74) An der Einmündung der Doktor-Moritz-Mitzenheim-Straße gibt es über die Wartburgallee offensichtlich einen ziemlich starken Querungsbedarf. Die Situation ist durch eine Kurve mit hoher Mauer auf der Ostseite zum Stadtpark (rechts) sehr unübersichtlich und gefährlich. Als „Querungsanlage“ werden lediglich abgesenkte Bordsteine angeboten.



- (75) Der Eingang zur Doktor-Moritz-Mitzenheim-Straße ist geprägt durch eine Vielfalt von Verkehrszeichen und Wegebeschilderungen. Es handelt sich immerhin um die direkte Anbindung des Stadtparks und den Weg zum Burschenschaftsdenkmal.



- (76) Der Übergang über die Wartburgallee führt auf der westlichen Straßenseite direkt zum Karlsplatz und der Innenstadt. Man muss es nur wissen.



- (77) Der Blick von der Stadtseite aus: Der Durchgang ist frequentiert, aber leider nur zu etwa einem Drittel bis zu einer verschlossenen blauen Tür (links) barrierefrei durch eine zusätzliche Rampe. Im Hintergrund ist bereits der Stadtpark zu sehen, allerdings muss dort erst die Wartburgallee gequert werden.



- (78) Die stadtseitige Ein- bzw. Ausgangssituation ist noch weniger deutlich herausgearbeitet: Kein Übergang vom Karlsplatz, schmaler Gehweg mit Aufstellern, Mülltonnenabstellplatz und Gittertüren zum Verschließen.



- (79) Es bleibt zu wünschen, dass dieser Durchgang im Rahmen des geplanten Umbaus des Karlsplatzes in den Wegebeziehungen berücksichtigt wird.



- (80) Doch zurück zur Wartburgallee, hier ist eine Querungsanlage dringend notwendig, da die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer wichtiger ist als die Flüssigkeit des Verkehrs.(20) Es gibt nach den Regelungen des Bundesverkehrsministeriums kein Ausschlusskriterium für einen Fußgängerüberweg. (21) Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage könnte den Verkehrsfluss eventuell stärker hemmen als ein Fußgängerüberweg, ist allerdings genauso möglich. Auf jeden Fall gibt es an dieser Stelle akuten Handlungsbedarf.



- (81) Die Eingangssituation zur Innenstadt Wartburgallee / Bahnhofstraße / Alexanderstraße zum Karlsplatz zeigt nicht nur schlecht herausgestellte Baukultur, sondern viel Verkehrsfläche und in der Mitte ungenutzter Platz.



- (82) Wenn man genauer hinsieht, steht der Platz weitestgehend für den Autoverkehr zur Verfügung. Die Auszählung am Foto ergab übrigens, dass zu diesem zufälligen Zeitpunkt 24-mal so viele Fußgänger zu sehen sind (wenn auch recht klein) als Menschen in dieser wesentlichen Stadtzufahrt im Auto saßen.



- (83) Wer z.B. vom Hauptbahnhof kommend auf die Innenstadt zuläuft, wird nicht gerade sehr üppig empfangen. (siehe auch 1) Dies soll sich nach dem Umbau des Karlsplatzes verändern, wenn der Autoverkehr nur noch durch eines der beiden Tore fahren kann.



- (84) Die gesamte Situation ist derzeit für Fußgänger höchst unerfreulich. An dieser Stelle könnte die Verkehrsfläche evtl. einmal wirklich stärker in den Innenbogen verschoben werden, um den fahrenden Verkehr auf dem kürzesten Weg in Richtung Stadt- ausgang im Osten (links) zu führen.



- (85) Auf dem Gelände der ehemaligen Farbenfabrik (22) soll gegenüber dem Hauptbahnhof (links) ein neues Einkaufszentrum entstehen. Deshalb ist eine weitere Betrachtung der Gegebenheiten für den Fußverkehr an dieser Stelle derzeit nicht sinnvoll.



- (86) Eine Ausnahme kann gemacht werden am bereits jetzt neu gestalteten Übergang über die Müllerstraße zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt. Eine zurückversetzte Furt, wie sie auf keinen Fall als fußverkehrsgerecht bezeichnet werden kann. (23) Hier ist der Abbiegeverkehr hoch beschleunigt und dennoch gehen zahlreiche Fußgänger ihren geraden Weg über die Straße.



## Fazit:

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

- 1.1 Die Stadt hat das Geschick gehabt, schon vor vielen Jahren ein Planungsbüro zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes zu beauftragen, welches sehr zukunftsorientierte und nachhaltige Planungsrichtungen vorgab. (11) Sie sollte darauf aufbauend den VEP weiterentwickeln und den VEP-Innenstadt 2002 im Bereich der Maßnahmen konkretisieren. (24)

- 1.2 Die Stadtverwaltung war in den letzten Jahrzehnten ganz offensichtlich ernsthaft und zumindest teilweise auch erfolgreich darum bemüht, die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt zu senken und damit ein angenehmeres Verkehrsklima zu schaffen.
- 1.3 Eisenach verfügt bereits über zahlreiche Fußgängerübergänge, möchte gerne weitere auch in Tempo 30-Straßen und Tempo-30-Zonen einrichten; fühlt sich dabei allerdings durch die Regelwerke und deren Auslegung durch die Baulastträger eingeschränkt.(25)
- 1.4 Die größte Herausforderung nördlich der Innenstadt dürfte die Überwindung der Barrieren durch die Bahnlinie und die Straße „Rennbahn“ darstellen.
- 1.5 Ein weiteres großes Problem sind die von Straßenkreuzungen und Einmündungen zurückversetzten Fußgängerquerungen selbst in unbedeutenden Nebenstraßen und gar vor Tempo-30-Zonen.(5)

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

- 2.1 Wir würden empfehlen, in erster Priorität die Alltagswege der Bürgerinnen und Bürger zu analysieren, daraus Empfehlungen für ein priorisiertes Wegenetz abzuleiten und Schritte für die zeitliche Umsetzung aufzustellen. Die Bürgerinnen und Bürger interessieren sich weniger für die Wartburg, als vielmehr für die verkehrssichere und komfortable Begehrbarkeit von Wegeachsen für die Alltagsmobilität.
- 2.2 Dennoch ist dabei die Wahrnehmung für die zurückzulegenden Wege sehr wichtig, d.h. es sollten unbedingt alle möglichen „grünen“ Wege an der Hörsel, am Mühlengraben und zu den Naherholungsgebieten (Stadtpark, Göpselkuppe, Sophienhöhe, Helltal etc.) einbezogen werden.
- 2.3 Dabei sind die durchaus vorhandenen Durchwegungen oder Abkürzungen abseits von den Straßen deutlicher herauszuarbeiten.
- 2.4 Die Gäste von Eisenach und Umgebung wollen auch aus der Stadt heraus spazieren oder wandern und deshalb sind die entsprechenden Wege nicht nur gut auszuschildern, sondern auch Schritt für Schritt sicher, barrierefrei und möglichst komfortabel zu gestalten.

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

- 3.1 Absperrgitter sollten so weitgehend wie möglich aus dem Stadtbild verschwinden.(26) Wenn sie in begründeten Ausnahmefällen doch verbleiben sollen, dürfen sie zumindest in den Randbereichen neben Querungsanlagen nicht zusätzlich als Werbeträger verwendet werden, um die Sichtbeziehungen von Kindern und Rollstuhlfahrern mit den Kraft- und Radfahrern nicht zu beeinträchtigen.
- 3.2 Die Lichtsignalanlagen sind verkehrsabhängig zu schalten, Wartezeiten bei nicht vom Kraftfahrzeugverkehr ausgenutzten Grünzeiten sind zu verringern.
- 3.3 Auch temporäre Behinderungen des Fußverkehrs sind verkehrssicherheitsrelevant. Deshalb muss bei geringen Gehwegbreiten die Genehmigung zur Aufstellung von Werbeträgern oder Auslagen eng begrenzt bleiben. Es ist ernsthaft darüber nachzudenken, wie die Entsorgung so organisiert werden kann, dass der Fußverkehr weiterhin ermöglicht wird.
- 3.4 Es sollte geprüft werden, an welchen Stellen in den Fußgängerzonen und an den grünen Wegeabschnitten zusätzliche Sitzgelegenheiten angeboten werden können.
- 3.5 Bei der Planung von Kampagnen zur Verbesserung des Verkehrsklimas sollten die Kraftfahrer auf die Vorrangregelung des Fußverkehrs a) an Fußgängerüberwegen und b) bei Abbiegevorgängen hingewiesen werden.

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

- 4.1 Die Aussage im Regelwerk, dass Fußgängerüberwege „in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich“ sind, ist zu entfernen.(25) Auch bei einer zulässigen

Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können bei der Straßenquerung Unfälle mit schweren Folgen für die Fußgänger geschehen.

Auch ist die Mindestanzahl der querenden Fußgänger bei der Einrichtung von Fußgängerüberwegen hinderlich, da grundsätzlich jeder Fußgänger Anspruch auf eine möglichst sichere Straßenquerung hat.(27)

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

- (1) BlitZlicht ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und –vorschläge, die andernorts bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Die Methode kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein.(2) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann BlitZlicht auch von mehreren Personen durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen und Beschlüssen durchaus widersprechen, sie unterstützen, oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch BlitZlicht neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man einer Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits Anfang der 1980er Jahre durch Bernd Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in deutschen Städten durchgeführt.
- (2) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009
- (3) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 2006, 3.4, 2. „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“.
- (4) Zeichen 259 StVO
- (5) RAS 2006, 6.3.4.1.: „...ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ + Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlung für Fußverkehrsanlagen EFA 2002, 3.3.2.4: „Wichtig bei Querungsanlagen an Knotenpunkten ist, dass sie möglichst unmittelbar im Zuge der Verbindung von Gehwegen der querenden Straße liegen, sodass nur geringe oder keine Umwege für Fußgänger entstehen.“
- (6) RAS 2006, 6.3.8.2
- (7) Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer gemeint.
- (8) An Fußgängerüberwegen geschehen leider immer wieder schwere Unfälle mit Radfahrern.
- (9) Zeichen 325.1/325.2 StVO
- (10) 4 – 7 km/h (Köln VRS 68,382)
- (11) Wartburgstadt Eisenach, Stadtverwaltung, Stadtplanungsamt (Auftraggeber): Verkehrsentwicklungsplan Eisenach - Schlussbericht – VEP 1994, Planungsbüro für Städtebau, Verkehrstechnik, Architektur, Diplomingenieure Architekt Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning und Verkehrsingenieur Edgar Streichert, München und Bochum (Auftragnehmer) , 4.1, S. 79
- (12) im Volksmund auch „Drängelgitter“ genannt, vgl. EFA 2002, 4.1.2
- (13) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, Ausgabe 2010, 6.5
- (14) Zeichen 241, StVO
- (15) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Nach 2.1(2) dürfen FGÜ „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ nicht angelegt werden. Diese Regelung ist hier umgangen worden.
- (16) Zeichen 138, StVO
- (17) Empfohlen wird nach RAS 2006, 3.4 das Verhältnis 30 : 40 : 30
- (18) nach der StVO, § 9, (3) haben Fußgänger in solchen Situationen grundsätzlich Vorrang und der Fahrzeugverkehr hat zu warten.
- (19) Reinhold Brunner: Geschichte der Stadt EISENACH, Wartburg Verlag, Gudesberg-Gleichen, 2004, S. 51
- (20) So hat es jedenfalls der Gesetzgeber in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22.10.1998 in der Fassung vom 11.11.2014 zu §§39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Ziffer I., Nummer 2. festgelegt.
- (21) R-FGÜ 2001, 2.1, (2) und (3)
- (22) Brunner 2004, S. 85
- (23) In den Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, Ausgabe 2010, 8.1 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) gibt es für solche Knotenpunkte keine konkreten auf den Fußverkehr bezogenen Einsatzkriterien. In der RAS 2006, 6.3.4.1 ist aber eindeutig festgelegt: „... ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ Auch nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA 2002, 3.3.5.2 und Bild 10 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) „ist eine gradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben“.
- (24) Eisenach, Stadtverwaltung (Auftraggeber): Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt, Baustein 1 – VEP Innenstadt 2002, Planungsbüro von Mörner + Jünger (Auftragnehmer)
- (25) R-FGÜ 2001. 2.1, (3) Dieser Absatz muss gelöscht werden, da auch bei Tempo 30 schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Fußgängern möglich sind.

(26) Absperrgitter tauchen in den aktuellen Regelwerken wie die RASSt 2016 oder die RiLSA 2010 gar nicht mehr auf und in der EFA 2002, 3.4.2.1 nur für die Absicherung von Straßenbahnhaltstellen in Straßenmitte. FUSS e.V. empfiehlt dennoch mitunter kurze Absperrgitter, wenn es z.B. um die Absicherung eines Schulausganges geht oder um eine bestimmte Führung des Fußverkehrs aus Verkehrssicherheitsgründen. Dann aber müssen die Gehwegbreiten auch mindestens so sein, wie in den Regelwerken angegeben.

(27) R-FGÜ 2001, 2.3, (2), Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

Fotos: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.

Begehung am 20. + 21. Januar und 26. + 27. April 2017

Aufzeichnungs-Stand: 17.05.2017

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

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



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

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, [info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)

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