

„Wetterleuchten“⁽¹⁾: Lösungsansätze sind am Horizont erkennbar.

Dies ist eine Protokoll-Zusammenstellung des Fußverkehrschecks im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ im Mai 2017 in der Modellstadt Jena.⁽²⁾ Bei dieser zweiten Ortsbegehung wurden Auszüge der Ergebnisse eines ersten Fußverkehrschecks im Format „Blitzlicht“⁽³⁾ vom April 2017 Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien zur Diskussion gestellt.

Jena: Verkehrsachse östlich der Innenstadt

Von der Straßenbahnhaltestelle „Felsenkeller“ in der Kahlaischen Straße im Südwesten bis zur Camsdorfer Brücke zum Stadtteil Wenigenjena im Nordosten der Stadt

(1) Die Randnummern beziehen sich auf die Nummerierung der Dokumentation des Fußverkehrschecks „Blitzlicht“, in der die jeweiligen Situationen und auch die Vorschläge mitunter ausführlicher beschrieben sind.

Siehe (4)
bis (14)

Straßenbahnhaltestelle „Felsenkeller“

Das Hauptproblem ist der schnelle Radverkehr auf den Bahnsteigen. Zur Diskussion gestellte Vorschläge:

1. Verlegung des südlichen Überganges über die Gleise bis zur Furt (wenn aufgrund der Straßenbahnlänge notwendig, muss die Furt etwas verbreitert werden), d.h. die Straßenbahnen halten wie bisher versetzt und dazwischen befindet sich der neue Übergang
2. Markierte Radspuren jeweils nördlich der Furten mit Verlängerung bis zum Radweg
3. Radweg hinter der Haltestelle und den Bäumen an der Böschung ab Tunnel und in Nord-Richtung so weit wie möglich weiterführen
4. Wechselspringanlage (evtl. zusätzliche Markierung auf den Gleisübergängen)
5. Markierung von Symbolen „Rad“ und „Fuß“ in Querungsbereichen

Evtl. Absperrgitter am derzeitigen Übergang.



Diesen Vorschlägen stimmten alle Beteiligten (16 x) grundsätzlich zu. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich die Verkehrssituation durch den Neubau der Schule im Burgauer Weg völlig verändert hat.

Bedacht werden sollte, dass Umwege für Fußgänger/Kinder zu vermeiden sind und deshalb wurde die Frage gestellt, ob der südliche Gleisübergang nicht doch zusätzlich erhalten werden kann. Dagegen sprach, dass dann Radfahrer weiterhin dazu verleitet werden, die Bahnsteige als Radweg zu benutzen, was ja gerade durch diese Maßnahmen verhindert werden soll.

Im Rahmen der Umgestaltung sollten die teilweise in die falsche Richtung gedrehten Leitfelder (Rillenplatten) entfernt und die Haltestelle und die Übergänge grundsätzlich barrierefrei gestaltet werden (2 x). An der LSA fehlt ein Grünzeitvorlauf (2 x).

Umstritten war, ob insbesondere zur Sicherung des Radverkehrs, die Querung der Kahlaischen Straße am Tunnelausgang durch ein Sperrgitter verhindert werden sollte. Dies wurde (2 x) verneint. Möglicherweise lassen sich Sperrgitter vermeiden, wenn das Gleisbett anstatt der derzeit vorhandenen Aufpflasterung weitergeführt wird.

Siehe (2)
und (3)

Bahndurchgang zur Kulturpark „Rasennühle“

Zur Diskussion gestellte Vorschläge:

1. Taghell beleuchten
2. trotz der engen Situation nördlich Radweg und südlich Gehweg trennen
3. Markierung von Symbolen „Rad“ und „Fuß“ in Querungsbereichen

Evtl. ein Poller Mitte vor Eingang aus Osten.



Diesen Vorschlägen stimmte die deutliche Mehrheit der Beteiligten zu (12 x), es gab aber auch Ablehnungen (3 x).

Darüber hinaus gab es Vorschläge zur Anbringung von Spiegeln (4 x), der Verbreiterung des Durchganges (2 x), der farbigen Gestaltung (1 x) und der Umgestaltung der Zuwegungen (1 x) sowie den Hinweis, dass die Poller mehr farblichen Kontrast zum Weg haben und Rollis- und Kinderwagendurchgänge ermöglichen müssen (1 x). Es wurde darauf hingewiesen, dass die Beleuchtung auch außerhalb des Tunnels nicht zufriedenstellend ist (6 x).

Dagegen wurde die Separierung von Fuß- und Radverkehr im Tunnelbereich abgelehnt (2 x), empfohlen, die Poller generell zu entfernen (1 x) oder alles so zu belassen, wie es ist, da sich durch die Verkehrsdichte alle arrangieren (1 x).

Siehe
(19) bis
(23)

Übergang Neugasse über die Knebelstraße

Zur Diskussion gestellt wurden lediglich folgende Vorschläge:

1. Wechselspringanlage, (evtl. zusätzliche Markierung auf den Gleisübergängen)
2. Überprüfung der Wartezeiten.

Ansonsten wurde die Situation ab Tunnel als sehr unbefriedigend empfunden, eigentlich müsste es an der Ernst-Haeckel-Straße einen weiteren Übergang geben.



Diesen Vorschlägen stimmte die deutliche Mehrheit der Beteiligten zu (11 x), es gab aber auch Ablehnungen (3 x).

Es wurden weiterhin Spiegel in den Ausgangsbereichen des Tunnels (1 x), ein akustisches Warnsignal bei Straßenbahneinfahrt für Sehbehinderte an der Furt (1 x) sowie die Ausweisung der einmündenden Ebertstraße als verkehrsberuhigter Bereich (1 x) empfohlen.

Darüber hinaus wurde der Umweg vom Tunnel in Richtung Bhf. Jena-West als zu lang bezeichnet und ein Übergang am Tunnelausgang zum Kreisverkehr der Einmündung der Ernst-Haeckel-Straße vorgeschlagen (2 x).

Siehe
(28) bis
(37)

Übergang Bahnhof Paradies zum ZOB

Zuerst zur Diskussion gestellter Vorschlag:

1. Strikte Entfernung am Bahnhofs-durchgang abgestellter Fahrräder.

Im Rahmen der Diskussion, ob es für die Linksabbieger eine eigene Phase geben muss, damit sie nicht am Übergang neben der Haltestelle „durchsetzen“, kam eine Unzufriedenheit mit der Größenordnung der gesamten Kreuzung zutage. Hierzu wurde ein Spontanvorschlag zur Diskussion gestellt:

2. Diagonalquerung für den gesamten Bereich, d.h. eine Grünzeit für alle Fußgänger in alle Richtungen.



Für diesen doch recht „radikalen“ Vorschlag konnte sich immerhin eine Mehrheit (7 x) erwärmen, es gab aber auch zahlreichere Ablehnungen (5 x).

Die Diskussion ergab an dieser Stelle recht widersprüchliche Aussagen, einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer empfanden die Situation offensichtlich unangenehm, andere hielten sie für völlig in Ordnung. Eine Diagonalquerung ist sicherlich wegen der Größenordnung der Querungsflächen nicht umsetzbar, aber zu überdenken ist schon, wie die Kreuzung „enger“ und der Fußverkehr flüssiger geführt werden kann. Darüber hinaus wurde eine klare Kennzeichnung der Wegeführung vorgeschlagen (1 x).

Auch an dieser Stelle gab es den Einwand, den Durchgang parallel zur Bahnlinie im Ausgangsbereich des Bahnhofes nicht zu sperren (2 x).

Siehe
(39) bis
(42)

Durchgang neben der Straßenbahn nördlich Bhf. Paradies

Zur Diskussion gestellte Vorschläge waren, wenn es eine Querungsstelle sein soll, dann zur Querung der Straßenbahngleise:

1. auch hier eine Wechselspringanlage, (evtl. zusätzliche Markierung auf den Gleisübergängen) und
2. eine deutlichere Sperrung des Radverkehrs am Gehwegeingang an der Südseite der Unterführung.



Diesen Vorschlägen stimmte die deutliche Mehrheit der Beteiligten zu (12 x), es gab aber auch Ablehnungen (3 x).

Die Ablehnungen können darauf zurückzuführen sein, dass der Bahnsteig und der folgende Gehweg ohnehin für den Radverkehr nicht zugelassen sind. Es stellte sich heraus, dass es sich ab Bhf. Paradies tatsächlich um einen reinen Gehweg handelt, auf der anderen Seite hinter dem Durchgang aber das Sperrschild für Radfahrer auf der anderen Seite an den Gleisen befestigt ist, sich aber nicht auf den Gehweg bezieht.

Siehe
(47) bis
(51)

Übergang Straßenbahn- und Fußgänger- und Radfahrer-Brücke

Hier gab es nur einen zur Diskussion gestellten Vorschlag:

1. Freie Sicht schaffen nach Osten.

Weitere Überlegungen vom ersten Fußverkehrscheck wurden nicht in die Diskussion eingebracht.



Mit diesem Vorschlag war die eindeutige Mehrheit der Beteiligten (12 x) einverstanden, es gab aber auch Ablehnungen (2 x).

Eine Gruppe schlug vor, die nicht funktionierende Beschilderung Gehweg auf der Westseite und gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite aufzuheben und darauf zu bauen, dass alle Verkehrsteilnehmer miteinander rücksichtsvoll umgehen (4 x). Andere standen diesem Vorschlag eher skeptisch gegenüber. Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, die Blumenkübel auf der Ostseite zu entfernen (1 x).

Siehe
(52) bis
(57)

Durch- und Übergang zur Paradiesstraße

Hier handelt es sich um die zentrale Fuß- und Radwegachse zur Innenstadt. Zur Diskussion gestellte Vorschläge:

1. Die Furt und die Straßenanrampung verbreitern, d.h. die wenigen Quadratmeter Grünfläche (links) entfernen
2. den Radverkehr auf die Ostseite und den Fußverkehr auf die Westseite schieben
3. unbenötigte Kfz-Grünzeiten dem Grün für Fuß- und Radverkehr zuschlagen (Optimierung), Evtl. Sofort-Grün.



Mit diesem Vorschlag war die eindeutige Mehrheit der Beteiligten (14 x) einverstanden, es gab nur eine Ablehnung (1 x).

Es wurde darauf hingewiesen, dass dann ja immer noch der Radverkehr in beide Richtungen zusammengeführt wird; das ist aber beim Fußverkehr generell der Fall. Gewünscht wurde, dass dann für den Radverkehr eine Nullabsenkung und für den Fußverkehr eine 3 cm-Bordsteinkante vorzusehen ist.

Es wurde allerdings auch vorgeschlagen, die Mischung beizubehalten und die Mauerecke mit dem Grün nicht zu entfernen (1 x).

Siehe
(58) bis
(67)

Querung Stadtrodaer Straße

Es gibt derzeit an dieser Kreuzung keinerlei ebenerdige barrierefreie Quermöglichkeit. Zur Diskussion gestellte Vorschläge:

1. Einrichtung einer Furt für eine nördliche Querung in Ost-West-Richtung
2. Einrichtung einer Zeitinsel für eine südliche Querung für den Weg dicht an der Bahnböschung entlang
3. Heranziehen der Furt an die Kreuzung auf der Ostseite



Diesen Vorschlägen stimmte die eindeutige Mehrheit der Beteiligten (12 x) grundsätzlich zu, es gab nur eine Ablehnung (1 x). Einige mussten an dieser Stelle die Teilnahme an der Begehung aus Termingründen oder wegen der Barriere abbrechen.

Problematisch war die Aussage, den Weg möglichst dicht an die Bahnlinie heranzuführen, um damit im Ampel-Umlauf Zeit einzusparen. Dies wurde weitgehend abgelehnt, um dort die grüne Böschung zu erhalten und auch, um Eigentumsproblemen (Bahn) aus dem Weg zu gehen.

Befürchtet wurde ein größerer Rückstau der Rechtsabbieger aus der Knebelstraße (1 x) und eine beteiligte Person sprach sich dafür aus, den Tunnel barrierefrei und mit besserer Beleuchtung auszubauen (1 x).

Siehe
(68)

Übergang Camsdorfer Brücke

Hier gab es zwei zur Diskussion gestellte Varianten:

1. den Umweg über den Eisenbahndamm nördlich der Brücke in Kauf zu nehmen oder
2. auch hier eine kürzere Zeitinsel einzurichten, um ein Queren auch an der Südseite der Bahnlinie zu ermöglichen.



Vom Trend her war die Mehrheit der Beteiligten für die erste Variante, an dieser Stelle den relativ kurzen Umweg bis zur Furt zu akzeptieren (8 x).

Da die Stadtverwaltung den Radfernweg unter der Camsdorfer Brücke hindurchgeführt und dann auf der Westseite der Saale weitergeführt haben möchte (4 x), entsprachen die derzeitige Wegeführung und die darauf aufbauenden Vorschläge aus dem ersten Fußverkehrsscheck nicht dem Diskussionsstand. Allerdings stehen dieser Variante Naturschutzinteressen entgegen (Biotop). Vorgeschlagen wurde darüber hinaus für den Radfernweg eine Kleeblattlösung (2 x).

In dieser Situation waren weitere konkrete Vorschläge, die den Fußverkehr betreffen, nicht zu diskutieren. Hingewiesen wurde auf eine Stellungnahme des BUND, ADFC, und VCD (1 x).

Siehe
(72) bis
(74)

Übergang zum Wenigenjenaer Ufer

Aufgrund der Aussage, dass man seitens der Stadt die Wegeführungen auf der Nordseite der Saale weiterführen möchte, gab es Widerstand gegen die vorgeschlagene Lösung:

1. der Einrichtung einer Anforderungssignalanlage auf der Südseite der Brücke und über das Camsdorfer Ufer wegen des starken Linksabbiegeverkehrs aus Richtung Wenigenjena.

Insofern wurde als Spontanvorschlag eingebracht:

2. eine Querung von Fußgängern auf der gesamten Brückenlänge zu unterstützen.



Diesem zweiten Vorschlag stimmte die Mehrheit der Beteiligten (10 x) zu, bei einigen „Enthaltungen“. Als Unsicherheit verblieb, wie das praktisch umzusetzen sei. Auch an dieser Stelle wurde auf eine Stellungnahme des BUND, ADFC, und VCD hingewiesen (1 x).

Der Vorschlag aus dem ersten Fußverkehrscheck wurde damit nicht zurückgenommen, aber nicht weiter diskutiert. Da es hier im Tagesverlauf nur in wenigen Zeitabständen zum Rückstau aus Richtung Wenigenjena kommt, hätte die vorgeschlagene Ampel den Effekt, wenige Sekunden lang wenigstens die Überquerung des Straßenabschnittes zu ermöglichen.

Anmerkungen und Quellen:

- (1) „Wetterleuchten“ ist eine zweite Ortsbegehung, die auf einem vorhergehenden Fach-Fußverkehrscheck „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor- und zur Diskussion gestellt. Die Beteiligten werden gebeten, das Protokoll selbst zu schreiben und erhalten dafür eine Schreibunterlage, ein Schreibgerät sowie eine Protokollvorlage. Nach einer kurzen Einführung werden seitens der Leitung jeweils an den Betrachtungsorten kurz die Probleme und die vorgeschlagenen Lösungsansätze vorgetragen, die sich aus dem vorhergehenden Fach-Fußverkehrscheck im Format „Blitzlicht“ ergeben haben. Die Beteiligten sollen sich dann entscheiden und in die Protokoll-Vorlage eintragen, ob sie im Wesentlichen mit den Vorschlägen einverstanden sind oder diese eher ablehnen. Darüber hinaus sollen sie einschränkende oder erweiternde Anmerkungen und zusätzliche Ideen protokollieren und gegebenenfalls wie bei einem Ortstermin miteinander diskutieren und abwägen. Die Protokolle werden anschließend als Meinungsbild zusammengefasst. Je unterschiedlicher die Zusammensetzung der Beteiligten ist, umso deutlicher können Meinungsverschiedenheiten auftreten. Die Leitung sollte in solchen Fällen lediglich moderieren, so dass es bei einem „Wetterleuchten“ bleibt und nicht in ein „Gewitter“ umschlägt. Ziel der Vorgehensweise ist es, die Beteiligten nicht nur zu informieren und auf Probleme aufmerksam zu machen, sondern sie zu einer persönlichen Stellungnahme zu motivieren und diese in Gesprächen an den Betrachtungsorten und auch auf den Wegen dorthin auszutauschen. Das Format wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ im Mai 2017 entwickelt und erstmals in der Modellstadt Jena erprobt. Die Länge des gemeinsam zu begehenden Weges sollte 2,5 Kilometer nicht wesentlich überschreiten und es sollten maximal 10 Orte genauer betrachtet werden, damit der Fußverkehrscheck etwa innerhalb von 2 Stunden durchzuführen ist.
- (2) Am Fußverkehrscheck im Format „Wetterleuchten“ am 22. Mai 2017 in Jena im Verlauf der Verkehrsachse zwischen der Altstadt und dem Grünzug an der Saale nahmen insgesamt 19 Personen teil (12 weiblich / 6 männlich / 1 keine Angabe). Das Alter der beteiligten Personen lag zwischen 23 und 82 Jahren, das Durchschnittsalter betrug 51 Jahre. Von den Beteiligten waren 10 nach eigenen Angaben städtischen Gremien zuzurechnen (Initiativen, Beiräte), 3 sind in der Verwaltung tätig, 2 sind in Parteien aktiv, jeweils 1 von der Polizei und aus einem Verkehrsverband sowie 2 Personen haben als Vertreter des FUSS e.V. die Begehung geführt oder begleitet. Die Gruppe sah sich 10 Orte genauer an, der gesamte Weg war knapp 3 Kilometer lang und es wurden inklusiv einer etwa 30-minütigen Einführungsphase insgesamt 2 Std. und 20 Minuten benötigt. 16 Protokollvorlagen konnten ausgewertet werden, sie enthielten insgesamt 114 „weitgehende Zustimmungen“ und 17 „Ablehnungen“ von Vorschlägen sowie 94 weitere Anmerkungen. Eine Rollstuhlfahrerin konnte eine Kreuzung grundsätzlich nicht überqueren und musste die Teilnahme an dieser Stelle abbrechen. Die Situation an der Stadtrauer Straße wurde bereits beim Fach-Fußverkehrscheck als nicht akzeptabel eingestuft. Eine Teilnehmerin mit starker Seh-Einschränkung hätte sich ohne Begleitung an verschiedenen Stellen des Weges wegen fehlender Tastfelder nicht zurechtfinden können. Es wurde an allen Betrachtungsorten und auf den Wegen dorthin recht intensiv diskutiert und die Resonanz zu dieser Aktivität war insgesamt positiv. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer betonten, dass es hilfreich war, eigentlich bekannte Wege ganz bewusst als Fußgänger wahrzunehmen und die Qualität aus dieser Sicht zu beurteilen. Dabei wurde auch wiederholt geäußert, wie im Alltagsverkehr konfliktträchtige Wegeabschnitte vermieden werden. Für fast alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer war dies eine neue Erfahrung und es wurde dabei deutlich, wie schwierig es ist, zielführende Infrastrukturmaßnahmen vorzuschlagen. Bedauert wurde, dass bestimmte Funktionsträger

nicht dabei waren, für die eine solche Sichtweise und Diskussion hätte hilfreich sein können. Hier handelt es sich allerdings um eine fast immer auftretende Schwierigkeit von öffentlichen Aktivitäten.

- (3) „Blitzlicht“ ist eine praxisbezogene Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. 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.(4) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann „Blitzlicht“ auch von mehreren Personen durchgeführt werden. Es ist allerdings für sich genommen kein Format einer Bürgerbeteiligung sondern möglicherweise ein Baustein, um eine solche durchführen zu können. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen und Beschlüssen durchaus widersprechen, sie unterstützen, oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch „Blitzlicht“ neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man einer Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits Anfang der 1980er Jahre durch Bernd 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. Aufbauend auf diesen Fußverkehrsscheck wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ 2017 ein zweiter Fußverkehrsscheck mit dem Titel „Wetterleuchten“ entwickelt und erprobt. Bei diesem werden die Ergebnisse aus dem „Blitzlicht“ einem breiteren Publikum vorgestellt und mit ihm diskutiert.
- (4) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009

Begehung am 22. Mai 2017

Protokoll-Zusammenstellung: Christiane und Bernd Herzog-Schlagk



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

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.