

## 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.

Die beiden Abschnitte

1. [Vom Hauptbahnhof über den Stadtteil Brühl zum Zentrum](#) (Fotos 4 bis 39) und
2. [vom Hauptbahnhof zum Zentrum](#) (Fotos 40 bis 81)

befinden sich in einer gesonderten Datei.

### 3. Beobachtungen im und um das Zentrum herum

Die Betrachtung erfolgt an der Stadthalle beginnend im Uhrzeigersinn. Schwerpunkt ist die Durchlässigkeit des Zentrum-Randes für den Fußverkehr.

- (82) Auf der hinteren Seite der Stadthalle befindet sich eine Einkaufszeile wie sie in südeuropäischen Touristenorten üblich ist. Hier wird zwar das in der Fachliteratur für „aktive Fassaden“ angegebene Maß von ca. 15 bis 20 Türen pro 100 Meter weitgehend eingehalten (21), und dennoch ist es eine überaus öde wirkende Einkaufszeile.



- (83) Man könnte den Eindruck bekommen, dass die Geschäftsleute trotz der „Kundenstopper“ vor der Tür (11) an neuen Kunden nicht besonders interessiert sind. Eine breite, aber lieblose Einkaufsstraße am nördlichen Rand des Zentrums.



- (84) Auffallend in Chemnitz ist nicht die Werbung der ansässigen Geschäfte, sondern die an allen Straßenrändern auf die Autofahrer ausgerichteten, aber auf den Gehwegen stehenden überdimensionierten Werbetafeln.



- (85) Sie verschönern keineswegs das Stadtbild und hinterlassen wegen ihrer Größe im Verhältnis zum Menschen ein unangenehmes Gefühl bei den Fußgängern.(22)



- (86) Immerhin ist die Ecke Brücken- / Theaterstraße sehr schön begrünt und beschattet, allerdings nicht für die Menschen gedacht, sondern für die Fahrzeuge. Es handelt sich um einen Parkplatz hinter der Stadthalle.



- (87) Die Rand-Poller sind zum Sitzen geeignet...



- (88) ... die Aussicht und auch die Lärm- und Luftsituation sind aber kaum als entspannend anzusehen.



- (89) In der Mitte der Theaterstraße befindet sich eine nutzlose graue Fläche, die geradezu zu einer Promenade einlädt. Vielleicht möchte aber hier auch niemand laufen, dann könnten die Fahrzeuge dort abgestellt werden, die derzeit den deutlich angenehmeren Platz hinter der Stadthalle (Foto 86) einnehmen.



- (90) Beim Promenieren in der Theaterstraße würde man nur die zahlreichen Hinweise für den Autoverkehr wahrnehmen ...



- (91) ... und die Parkhäuser geben auch keine städtische Silhouette ab, die ansehenswert ist.



- (92) Wenn man näher herangeht, kann die Situation wohl nur als städtebauliches Gerümpel bezeichnet werden. Hier zeigt sich Chemnitz nicht von seiner schönsten Seite.



- (93) Auf den ersten Blick erstaunlich, dass gleich nach der Kreuzung Brücken- / Theaterstraße ein weiterer signal geregelter Übergang über die Theaterstraße folgt (in der Mitte des Fotos).



- (94) Es ging offensichtlich darum, die Einmündung der Hartmannstraße in die Theaterstraße fußgängerfrei zu halten, denn an dieser Stelle gibt es keinen Übergang. Das entspricht nicht dem Regelwerk.(23) Auch im Rahmen des Workshops wurden mehrfach die überbreiten Straßen und damit verbunden auch eine Weitläufigkeit, z.B. beim Queren von Straßen beklagt. Empfohlen wurde eine Verengung der Flächen für den motorisierten Individualverkehr MIV zugunsten von Grün-, Rad- und Fußwegen und diese Maßnahmen wurden in die oberste Priorität gesetzt. Die Wünsche bezogen sich insbesondere für den am Zentrum anliegenden „Innenring“.



- (95) Dabei ging es nicht nur um die Flüssigkeit des Autoverkehrs beim Einbiegen in die Theaterstraße, sondern auch um das Einfädeln der zahlreichen Parkdeck-Ausfahrten. In der Mitte des Bildes übrigens der Rote Turm (siehe Foto 1), das Wahrzeichen der Stadt, eingepackt in Parkhäuser.



- (96) So sind, hier in der Hartmannstraße, wertvolle städtische Flächen ungenutzt. Wenn der Fußverkehr gefördert werden soll, muss es darum gehen, hier wieder die tatsächlichen Verhältnisse abzubilden. Das geht nur über einen weiteren Rückbau der vom Autoverkehr genutzten und ungenutzten Flächen.



- (97) Noch einmal die gleiche Ansicht, ein paar Schritte zurück.



- (98) An dieser Stelle versuchten mehrere Fußgänger über die Straße zu kommen.



- (99) Am Übergang über die Hartmannstraße im Zuge der Straße „An der Markthalle“ zur Hohen Brücke und weiter zum Schlossteich ist die Ampel so nach hinten versetzt, dass viele Passanten erst recht spät merken, dass dies eine Anforderungsampel ist. Aber auch nach dem Drücken betrug die Wartezeit 30 bis 130 Sekunden. Das wäre nicht regelkonform.(12) Möglicherweise war auch die Schaltung defekt. Auf jeden Fall sind zum Zeitpunkt der Beobachtung mehr Menschen bei Rot über die Straße gegangen als bei Grün.



- (100) Dieser Übergang ist jedenfalls nicht unwichtig, da er schon jetzt frequentiert ist und einmal ein Teilstück einer Fußverkehrs-Achse vom Zentrum zum Schlossteich darstellen könnte.



- (101) Wenn man den Blick in die Straße „An der Markthalle“ schweifen lässt, sieht man schöne Straßenbäume und da drunter einen Schilderwald. Nur gut, dass das Tempo-30-Schild ein wenig vorgezogen wurde.



- (102) Auch die folgende Kreuzung der Hartmannstraße könnte eine gute Wegeverbindung vom Zentrum zum Schloss-  
teich darstellen. Deshalb sollte auch hier die Lichtsig-  
nalschaltung und die Sinnhaftigkeit des grünen Blech-  
pfeils in der Fabrikstraße überprüft werden.



- (103) Von der anschließenden Fabrikstraße zeigt sich die  
Stadt von ihrer schöneren Seite. Obwohl Chemnitz nicht  
zu den herausragenden Touristenstädten in Deutsch-  
land gehört, verbessert jede Ufermaßnahme wie hier  
neben der Markthalle, die Identifikation der Bürger mit  
ihrer Stadt. Am Ufer der Chemnitz ohne Konsumzwang  
sitzen, wird nicht so häufig angeboten. Doch müsste  
dann auch die gut gemeinte Sitztreppe vom Strauchwerk  
befreit werden.



(104)



Zurück zur Theaterstraße: Das ist  
das Zentrum von Chemnitz von  
„außen“ betrachtet. Die Fuß-  
gänger (ganz rechts unten im Bild)  
zeigen die Unverhältnismäßigkeit  
der Baukörper zum „mensch-  
lichen Maß“. Das ist keinesfalls  
ein „modernes“ Stadtbild, sondern  
eine städtebauliche Brache. (24)

- (105) Im Rahmen des Workshops und auch bei einigen  
Passantenbefragungen wurde der Wunsch nach mehr  
Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum geäußert. Eine  
genauere Untersuchung war im Rahmen des Projektes  
nicht möglich, es wurde aber beobachtet, dass alle  
möglichen Angebote genutzt wurden (vgl. auch Foto 87).



- (106) Nicht dramatisch, aber unschön ist die Aufstellung der  
Fahrradständer im Bereich der Zuwegung zum Fuß-  
gängerübergang zur Straße „Am Wall“.



- (107) Von diesem Übergang aus gibt es eine Baumallee bis  
zum Platz „Am Roten Turm“, also eine recht gute  
Öffnung des Zentrums in Richtung Westen, im Gegen-  
satz zur sonstigen Abschottung des Zentrums gegen-  
über den umliegenden Stadtteilen.



- (108) Vom Mittelstreifen aus in Richtung Nord-Osten sind die Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr in der Mitte der Theaterstraße zu erkennen, ganz im Hintergrund die geschotterte Mitte an der Brückenstraße (siehe Foto 89). Es stellt sich die Frage, ob die Mitte nicht doch als eine Art Promenade mit einer Baumreihe durchgezogen werden sollte.



- (109) Der Blick in Richtung Süd-Westen offenbart den Unterschied zur begrünten Variante. Der Weg wird zwar selten als Promenade genutzt, sondern eher zur Erreichung des Pkw im Querparkstreifen, führt aber dennoch zu einem innerstädtisch angenehmeren Eindruck.



- (110) Parkstreifen, Schutzstreifen und drei Fahrspuren ergeben natürlich im Verhältnis zum schmalen und zugestellten Gehweg noch immer nicht das ideale Gesamtbild eines Straßenzuges. (25) Flächenknappheit ist ja nicht die Herausforderung in Chemnitz, sondern die nicht mehr regelwerkkonforme Verteilung.



- (111) Zur Bömichsgasse gibt es einen weiteren Durchgang zum Zentrum neben einer Tiefgarageneinfahrt, der für Ortsunkundige kaum zu als solcher zu erkennen ist.



- (112) Der nächste Übergang ist allerdings erst wieder an der Kaßbergauffahrt. Beobachtet und aus Datenschutzgründen hier nicht abgebildet, wurden zahlreiche Fußgänger, die aus Richtung der Straße „An der Markthalle“ / Bierbrücke den kürzeren Weg über die Straße in Richtung Zentrum nahmen und quer über die Theaterstraße gingen (im vorderen Bereich von Foto 110).



- (113) Bereits etwa 70 Meter weiter gibt es einen Übergang mit Straßenbahnhaltestelle am Getreidemarkt mit immerhin etwa 108 Sekunden Wartezeit. (12)



- (114) Der Getreidemarkt ist derzeit eine innerstädtische Brache mit Parkplätzen und einer völlig unverständlichen Wegeführung. Wenn man sich dann in das Kirchgäßchen eingefädelt hat, kann man erahnen, dass dies der Weg zum Zentrum ist.



- (115) Den wohl einzigen „richtigen“ Standort gewählt, ergibt die Silhouette gar ein Postkartenformat.



- (116) Dies aber dann der Eingang zum Rosenhof. Das Chemnitzer Zentrum ist zumindest von seiner Ostseite geprägt durch Intransparenz. Sprichwörtlich ließe sich formulieren, dass man die Wohnstube „von hinten durch die kalte Küche“ erreicht. Das ist aber nicht nur für Touristen auffällig, sondern das ist Alltag der Bürger.



- (117) So sieht dann die Sonnenseite aus, hier ist es der Rosenhof, der bewohnte Teil des Zentrums.



- (118) In der Theaterstraße folgt ein weiterer ebenfalls nicht besonders attraktiver Zugang zum Rosenhof. Wenn man sich hier auf der anderen Straßenseite befindet, hat man ein Problem.



- (119) Auch aus der Nähe ist dies keine fußgängerfreundliche Situation...



- (120) ... obwohl nur wenige Schritte später ein sehr schöner Abschnitt des Rosenhofes folgt. Welche Stadt hat heute noch derartige Wasserspiele im Dauerbetrieb?



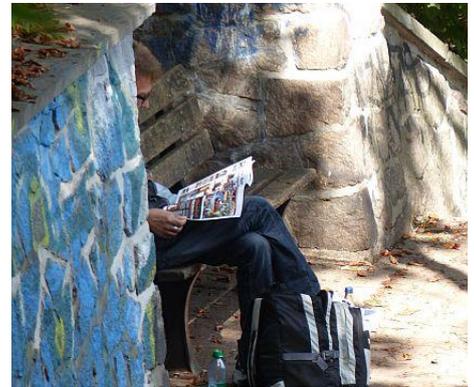
- (121) Wegen der unfreundlichen Zugänge wählen sich die Bürger auch an dieser Stelle wieder ihre eigenen Wege.



- (122) Zurück zur Theaterstraße: Gegenüber dem Eingang zum Rosenhof etwas nach Norden versetzt, trifft der Pfortensteg auf die Theaterstraße und bindet damit fußläufig auf einem grünen Weg den Stadtteil Kaßberg an. Außerdem sind von hier aus verschiedene Wege entlang der Chemnitz zu erreichen, die einzigen, die die Innenstadt aufzuweisen hat. Leider führt der Weg vom Rosenhof in nördlicher Richtung mit einem Umweg über den Übergang an der Haltestelle Getreidemarkt (Foto 113).
- (123) In der anderen Richtung nach Süden ist der Umweg bis zum Übergang am Falkeplatz noch weiter. Ein herausragendes Merkmal des Fußverkehrs ist seine Umwegempfindlichkeit. So haben umfassende internationale Vergleiche von Fußgängerunfällen eindeutig ergeben, dass nicht die Art der Querungsanlage entscheidend ist, sondern deren Anzahl in einem Straßenabschnitt. Deshalb wird empfohlen, Querungsanlagen in Abständen von höchstens 100 bis 150 Metern einzurichten. (26)
- (124) An dieser Stelle sind es etwa 300 Meter und durch die Aufweitung der Fahrspuren am Falkeplatz ist der Umweg durch weitere Zeitverluste für Fußgänger noch unkomfortabler.



- (125) Eine direkte Verbindung zwischen dem Rosenhof und der Chemnitz wäre ein attraktiver Anschluss an diese kleine innerstädtische Grünanlage. Im Vordergrund der historische Pfortensteg (im Hintergrund das Hochhaus am Rosenhof), wenige Schritte danach der fußläufige Aufgang zum Kaßberg.
- (126) Unter anderem mit einem der schönsten Sitzplätze in der Stadt, man hört das Rauschen der Chemnitz unter dem Pfortensteg und nicht den Autoverkehr auf der Theaterstraße. Beides nur wenige Schritte vom Sitzplatz entfernt. (Weiter geht es hier zur Hohen Straße auf dem Kaßberg, Foto 152 in Abschnitt 4.)



- (127) Leider ist selbst der untere Weg nicht barrierefrei und in einem teilweise überholungsbedürftigen Zustand. Er führt in Richtung Süden zur Hohen Straße und damit zum südöstlichen Teil des Kaßberges. (siehe Fotos ab 152)



- (128) Zurück zur Theaterstraße: Der nächste Durchgang zum Rosenhof ist wiederum an Ein- und Ausfahrten vorbei, kaum „von außen“ erkennbar...



- (129) ... und wirkt auch von der Rosenhof-Seite nicht besonders einladend.



- (130) Der Falkeplatz ist eine so komplizierte Verkehrsanlage, dass sie im Rahmen eines derartigen Fußverkehrs-Checks nicht sachgerecht beurteilt werden konnte. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass auch in einem solchen Straßenzug wie die Bahnhofs- und die Zwickauer Straße als Bundesstraße 173 im Stadtgebiet die Regelwerke für Stadtstraßen anzuwenden sind.(27) Dies gilt z.B. für die Straßenaufteilung (25)...



- (131) ... und auch für die Schilderbrücken. In keiner anderen Modellstadt wurden derart zahlreiche überdimensionierte Wegweisungs-Brücken für innerstädtische Straßen mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgestellt.(19) Sie wirken sich negativ auf das gesamte Stadtbild aus.



- (132) Ein weiterer Durchgang von der Bahnhofsstraße zum Zentrum ist auch nicht besonders auffällig oder gar einladend.



- (133) Die Lichtsignalanlage an der Bretgasse ist nicht so recht nachvollziehbar. Es sollte geprüft werden, ob hier nicht ein Gehwegüberfahrt vollkommen ausreichend wäre. (16)



- (134) Die Situation in der Bahnhofsstraße im Bereich der Zentralhaltestelle konnte zum Zeitpunkt der Begehung wegen der laufenden Bauarbeiten nicht betrachtet werden.



- (135) Der Zugang zum Johannisplatz ist (endlich wieder einmal) bis zum Saxoniabrunnen sehr offen und abwechslungsreich mit einer ganz kleinen Grünanlage und einem generationsübergreifenden Spielplatz gestaltet. Letzterer war allerdings zum Zeitpunkt der Begehung trotz sehr guten Wetters verwaist.



- (136) Das westlich den Platz eingrenzende Parkhaus hat eine für Chemnitzer Verhältnisse geradezu zurückhaltende Fassade. Dass auch hier die Fußgänger eigene Wege gehen, ist logisch, weil dies die kürzeste Verbindung aus Richtung Stefan-Heym-Platz darstellt.



- (137) Die kurz vor der Brückenstraße vorherrschende städtebauliche Situation...



- (138) ... wurde zum Zeitpunkt der Begehung mit Fototafeln von der Zerstörung des Zentrums von Chemnitz vorbildlich dargestellt.



- (139) Der Stefan-Heym-Platz ist für Fußgänger und Radfahrer allerdings neu geschaffenes „verlorenes Terrain“, hier kann man sich richtig unwohl fühlen.



- (140) Auf der Nordseite der Bahnhofstraße befindet sich ein kleines Stück sehr nachahmenswerter Radwegmarkierung. Das ließe sich als „Chemnitzer Modell“ sehr gut darstellen.



- (141) Leider folgt bereits auf dem Stefan-Heym-Platz eine Markierung, die bei Sonneneinstrahlung auf dieser ohnehin auf den ersten Blick undefinierbaren Verkehrsfläche schlecht wahrnehmbar ist.



- (142) Auf dieser befinden sich Straßenbahngleise und Fahrradwege kreuz und quer zu den Fußwegeteilflächen, und das Ganze in gleicher dezenter Farbgestaltung. Wenn dann noch die Schatten der Lampen und weiteren Einrichtungen dazu kommen, kann den Fußgängern schnell der Überblick abhanden kommen. Und so laufen sie auch auf den Radwegen und hoffentlich nicht auch noch auf Straßenbahngleisen.



- (143) An der folgenden Kreuzung Brückenstraße / Straße der Nationen „Am Roten Turm“ endet die Baumallee „Am Wall“, die bereits am Übergang Theaterstraße erwähnt wurde (siehe Foto 102).



- (144) Die Anlage „Am Roten Turm“ und auch die kleine grüne Ecke im Kreuzungsbereich Straße der Nationen und Brückenstraße war sehr gut genutzt und sollte unbedingt erhalten bleiben. Die geplante teilweise Bebauung und damit die Schließung des Zentrums auch in diese Richtung mit einem Baukörper sollte sehr sorgfältig geprüft (z.B. durch Klima- und Witterungsgutachten) und mit der Bevölkerung abgestimmt sein. Es könnte auch eine weitere Bausünde darstellen.



(145)

eine weitere Bausünde darstellen.



- (146) Das geplante Gebäude im Park vor der Stadthalle soll als "Beschleuniger" fungieren, d.h. Passanten über die Brückenstraße auf den nächsten Abschnitt der Straße der Nationen locken. Sinnvoller wäre möglicherweise eine kleinteiligere Fassadengestaltung der anliegenden Gebäude, denn zurzeit wüsste niemand, warum man hier gehen sollte.(21)



- (147) Dahinter in der Brückenstraße und hinter Parkhäusern versteckt, scheint die Stadthalle auf den ersten Blick nur per Auto erreichbar zu sein.



- (148) Die Winter-Variante ist noch ein wenig deutlicher auto-gerecht.



- (149) Der Rundgang ist an der Stadthalle beendet. Die Brückenstraße ist eine der das Zentrum umschließenden Autoverkehrsadern, auf denen der Fußverkehr eher nebenbei abgewickelt wird. Was wohl Karl Marx dazu gesagt hätte, der doch gegen die Bevorzugung von Menschen gegenüber anderen Menschen war und dies als die Zielvorstellung einer „klassenlosen Gesellschaft“ ansah? Das Monument befindet sich am Rand des Zentrums an der autogerechten Kreuzung Straße der Nationen und Brückenstraße und scheint dem Treiben gelassen oder auch kritisch zuzusehen.



Der Abschnitt:

4. [Punktueller Betrachtung ausgesuchter Situationen im Stadtteil Kaßberg](#) (Fotos 150 bis 190) befindet sich in einer gesonderten pdf-Datei.

Das [Fazit](#) aus all diesen Betrachtungen wurde ebenfalls in einer gesonderten pdf-Datei zusammengestellt.

#### **Anmerkungen und Quellen zu diesem Abschnitt:**

**(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

**(11)** „Gehwegaufsteller“, „Kundenstopper“, „Kundenfänger“ oder wie sie auch immer bezeichnet werden, benötigen eine Behördengenehmigung und führen insbesondere in Fußgängerzonen oder Einkaufsstraßen mitunter ein lästiges Eigenleben. Ihre Wirkung ist in der Werbe-Fachwelt äußerst umstritten.

**(12)** In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV wird die Warteempfindlichkeit von Fußgängern hervorgehoben und als kritische Grenze eine Wartezeit von mehr als 40 Sekunden genannt. (3.3.5) Längere Wartezeiten erhöhen den Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten und dadurch steigt die Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer. In den mittlerweile durch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2016) ersetzen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen wurde noch ausgeführt, dass Fußgänger ungern länger als 30 Sekunden warten (EAE 1985; 5.2.1.10, Seite 51). Auch in wissenschaftlichen Untersuchungen werden 30 Sekunden als noch "zumutbare Wartezeit" angegeben, z.B. Rose H. et al. (1982) Kriterien für Gestaltung und Einsatz der Anlagen des Fußgängerverkehrs, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Köln. In den Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA 2015 steht lediglich: „Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußgängerverkehrs sollte möglichst kurz sein.“ (2.3.1.5) Allerdings soll eine Umlaufzeit von mehr als 90 Sekunden vermieden werden und die maximale Umlaufzeit darf 120 Sekunden betragen (2.6).

**(16)** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 2006, 6.2.1.1: „Soll ein Höhenunterschied vermieden werden und haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen, sollten Gehwegüberfahrten ausgebildet werden.“ und: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 2002, 3.3.6.1, Bild 12.

**(19)** Es handelt sich um die Richtzeichen 438/439 der StVO §42, Anlage 3, 2. Wegweiser außerhalb von Autobahnen. In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu den §§39 bis 43, III, 3. a) ist angemerkt: „Die Ausführung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist auf das tatsächliche Erfordernis zu begrenzen; unnötig groß dimensionierte Zeichen sind zu vermeiden.“ In der Tabelle wird für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 bis 100 km/h als Größe 2 für rechteckige Verkehrszeichen 900 x 600 mm angegeben. Im aktuellen Regelwerk ist angemerkt: Die Anbringung der Wegweisung an Verkehrszeichenbrücken oder an Kragarmen über der Fahrbahn sollte außerhalb des Bereichs von Autobahnen oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen eine Ausnahme sein.“ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen, RWB 2000 (S.21). In einer Stellungnahme durch Univ.-Prof.Dr.Ing. Helmut Holzapfel der Universität Kassel für die Stadt Hamburg sind nach dem aktuellen Rechtsstand Schilderbrücken innerorts grundsätzlich zu vermeiden (Mai 2015).

(21) Jan Gehl, Brigitte Svarre: Leben in Städten – Wie man den öffentlichen Raum untersucht, edition angewandte, Birkhäuser Verlag GmbH, Basel 2016, z.B. „Aktive oder passive Fassaden – Die Untersuchung des Lebens vor offenen oder verschlossenen Fassaden“, S. 104+105.

(22) Auf diese Problematik ist besonders eingegangen Jan Gehl: Städte für Menschen, jovis Verlag GmbH, Berlin, 2. Auflage 2015, Abschnitt 2. Sinneswahrnehmungen und Größenordnungen.

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

(24) So wie sie z.B. Lucius Burckhardt ausführlich beschrieben hat, z.B. in: Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft, Martin Schmitz Verlag, Kassel 1980.

(25) „Die Städtebauliche Bemessung [...] verfolgt das Ziel einer `Straßenraumgestaltung vom Rand aus`.“ (RASt 2006, 3.4, Bild 10). „Damit Fußgänger sich wohl fühlen, müssen die Seitenräume in einem angenehmen Breitenverhältnis zur Fahrbahn stehen; als angenehm wird eine Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30 : 40 : 30 empfunden.“ (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) (RASt 2006, 3.4).

(26) D. Apel, E. Brandt: Stadtverkehrsplanung, Teil 2. Stadtstraßen, Umweltafordernungen und Straßengestaltung. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Berlin 1982, vgl. [www.geh-recht.de](http://www.geh-recht.de) > Fußverkehrsanlagen > In welchen Abständen sind in einem Straßenzug Querungsanlagen anzubieten?

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

#### **Für die Begehungen verwendete Pläne:**

Neben den Karten im Internet, z.B. Google Kartendaten © 2017 GeoBasis-DE/BKG, zuletzt aufgerufen am 06.02.2017, standen zur Verfügung:

- Stadtplan CHEMNITZ, 10. Auflage - ohne Datum, Städte-Verlag, Maßstab 1:22 500, Innenstadt 1:11 250.
- STADTPLAN CHEMNITZ, 12.Auflage - ohne Datum, Dr. Barthel Verlag, Maßstab 1:20 000, Innenstadtkarte 1:10 000.
- CHEMNITZ TOURISTISCHER STADTPLAN, ohne Datum, CMT City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH, ohne Maßstabsangabe.
- INNENSTADT-PLAN FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN, Oktober 2009, Stadt Chemnitz, ohne Maßstabsangabe.
- CHEMNITZ, ohne Datum, CWE Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH, ohne Maßstabsangabe.

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

**Begehungen** am 26. + 27. Januar, 24. März und am 4. + 5. September 2017  
Aufzeichnungs-Stand: 21. September 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.