

## 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 drei Abschnitte

1. [Vom Hauptbahnhof über den Stadtteil Brühl zum Zentrum](#) (Fotos 4 bis 39),
2. [vom Hauptbahnhof zum Zentrum](#) (Fotos 40 bis 81) und
3. [Beobachtungen im und um das Zentrum herum](#) (Fotos 82 bis 149)

befinden sich jeweils in einer gesonderten Datei. Es folgt der Abschnitt:

### 4. Punktuelle Betrachtung ausgesuchter Situationen im Stadtteil Kaßberg

(150) Der Stadtteil Kaßberg gilt „als eines der größten in sich geschlossenen Gründerzeit- und Jugendstilviertel Europas.“ Er entstand als „Stadtteil mit einer `gehobenen` Wohnbebauung für das Bürgertum.“(28) In der Zwischenzeit wurden die meisten Gebäude auf dem Kaßberg sehr aufwändig saniert und es entstand wiederum ein sehr angenehmes Wohnviertel mit sehr schönen Straßen und Plätzen. Eine städtebauliche Perle sondergleichen! Doch gleichzeitig ist der Stadtteil von stark befahrenen Straßen durchzogen und mit Ausnahme der Westseite durch breite Verkehrsschneisen eingegrenzt. Die Straßenzüge und Plätze in Kaßberg wurden im Gegensatz zu den Wegen vom Bahnhof und um das Zentrum herum (Abschnitte 1 bis 3) nicht linienhaft, sondern flächenhaft betrachtet. Der Stadtteil hätte eine eigene detailliertere Analyse verdient, die aber im Rahmen des Projektes nicht umsetzbar war. Deshalb wurden folgend nur einige wenige ausgesuchte Beispiele in einer Wegeschleufe aufgenommen.



(151) Wie es sich für einen Fußverkehrs-Check gehört, wird als Erstes die fußläufige Verbindung vom Zentrum zum Stadtteil Kaßberg erwähnt, die durchaus frequentiert ist: Der Weg beginnt an der sehr autoorientierten Straßenführung der Theaterstraße mit allen ihren Straßenüberquerungsproblemen (siehe Fotos ab 86 bis 124) gegenüber dem Wohnviertel Rosenhof (siehe Fotos 117 – 120) am Pfortensteg (das gleiche Foto 125).



(152) Von dort aus beginnt der fußläufige Aufstieg zum Kaßberg, der im Winter deutlicher erkennbar ist. (siehe auch Foto 126). Auf der unteren Ebene gibt es einen zweiten Fußweg in Richtung Zwickauer Straße (im Foto nach rechts). Es wurde vermutet, dass dieser Weg über die Hohe Straße zum Kaßberg barrierefrei sein würde, was leider nicht der Fall ist (siehe Foto 127). Diesen Zugang barrierefrei zu gestalten, dürfte allerdings eine lösbare Herausforderung darstellen.



(153) In der Hohen Straße endete der Fußweg allerdings sehr schnell in einem Parkrandweg, der von Fahrzeugen zugestellt war. Schon in diesem Eingangsbereich wird man darauf aufmerksam gemacht, dass der Stadtteil Kaßberg im Gegensatz zum Zentrum dicht bewohnt ist und es an vielen Stellen einen Parkplatzdruck gibt...



- (154) ... Dadurch werden auch die Übergänge nicht freigehalten, so wie hier der Übergang an der Gerichtsstraße über die Hohe Straße zum Pfortensteg (siehe Foto 151+152).



- (155) Dies ist offensichtlich ein sehr beliebter Fußweg durch das Justizzentrum, aber auch, weil es sich um die kürzeste Verbindung von der südlichen Hälfte des Stadtteiles Kaßberg zum Zentrum handelt.



- (156) Auffallend auch an anderen Stellen am Kaßberg, dass es an Einmündungen wie hier an der Gerichtsstraße zur Kaßbergstraße keine Freihaltungen auf der gegenüberliegenden Straßenseite gibt. Es gibt generell zu wenig vorgezogene Seitenräume.(29)



- (157) Im Winter 2016/17 sah die Übergangssituation an der Kreuzung Kaßbergstraße, Heinrich-Beck-Straße und Reichsstraße (Bundesstraße 95) noch so aus.



- (158) Die Querung über die Reichsstraße war am Stefanplatz gefährlich und wegen des nicht vom Schnee befreiten Überganges äußerst unkomfortabel.



- (159) Bis zur Behebung im Herbst 2017 wurde eine Fußgänger-Lichtsignalanlage eingerichtet mit einer Wartezeit von ca. 8 Sekunden nach Anforderung.(30) Problematisch ist in der Reichsstraße der Radverkehr auf den schmalen und immer wieder auch eingeeengten Gehwegen. Radfahrer aus Richtung Norden fahren auf der zur Zwickauer Straße hin abschüssigen Straße mitunter recht schnell und wenig bremsbereit...



- (160) ... Eigentlich sind die Fahrstreifen der Straße recht breit und der westliche Gehweg ist auch für Radfahrer wegen der ungünstigen Pflasterung äußerst unkomfortabel...



- (161) Aber die vorherrschenden Geschwindigkeiten und der hohe Anteil an Lkw-Verkehr machen die Straße für Radfahrer unbenutzbar.



- (162) Am Übergang zur Wielandstraße gibt es auf beiden Seiten abgesenkte Bordsteine und dennoch ist der Übergang sehr unsicher. Die weißen Streifen in der Mitte sind keine Mittelinsel, sondern die Fortsetzung des grünen Mittelbords und werden zu einer Spitze zusammengeführt. Da man die Straße kaum in einem Zug überqueren kann, wird die dafür zu knapp bemessene Fläche zum Warten genutzt und die Fußgänger stehen dann im brausenden Verkehr neben einer sogenannten „Schraffenbake“. (31) Da kann man sich als Fußgänger nur unwohl fühlen.



- (163) Die Lichtsignalanlagen-Schaltungen sollten gesondert gecheckt werden. Untersucht werden sollte auch, ob die Anbringung des Grünpfeils wirkliche Auswirkungen auf den Kraftfahrzeugverkehr hat. An dieser Stelle konnten Fahrzeuge aus der Weststraße nicht bei Rot in die Reichsstraße einbiegen, weil es keine Lücken dafür gab. Und so fuhren sie bei Grün und querten, wenn die Fußgänger auch Grün hatten, als sogenannte „bedingt verträgliche Verkehre“. (13) Die Wartezeit für Fußgänger war mit etwa 45 Sekunden erträglich, ein paar Schritte weiter an der Querung der Henriettenstraße betrug sie dagegen 103 Sekunden. (12)



- (164) Die Beleuchtungssituation wurde ebenfalls im Rahmen der Begehungen nicht untersucht. Einige Situationen deuten aber darauf hin, dass die Straßenlampen zwar mitten auf den Gehwegen stehen, diese aber nicht unbedingt auch bei Dunkelheit ausleuchten.



- (165) Ein gutes Beispiel an der Einmündung der Walter-Oertel-Straße: Das Zeichen zu Beginn der Tempo 30-Zone steht nicht erst weit nach hinten versetzt oder geht in einem Schilderwald unter (vgl. Foto 101), wie es leider im Stadtteil Kaßberg mehrmals vorkommt, sondern deutlich direkt hinter dem Übergang. (32) Die Ausrundung durch die Sperrfläche (33) ist zwar für eine höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h mit einem zu großen Radius markiert,...



- (166) ... aber sofort im Straßeneingangsbereich wird noch einmal zusätzlich auf 30 km/h hingewiesen. Es muss doch auch darum gehen, die Aufmerksamkeit beim Einbiegen zu nutzen und die Geschwindigkeit schon im Bereich der Querung zu vermindern.



- (167) So sollte es nicht aussehen: Die Tempo 30-Zone in der Uhlichstraße beginnt (auf dem Foto links noch hinter den Fahrzeugen), wenn die aus der Reichsstraße einbiegenden Kraftfahrer schon wieder Gas geben.



- (168) Noch ungünstiger ist die Regelung in der Henriettenstraße: Das Tempo 30-Zonen-Schild ist so weit von der Straßenkreuzung abgesetzt (im Foto hinter dem Fahrzeug kaum noch erkennbar), dass im Bereich der Schule (links) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt wurde und erst hinter der Schule 30 km/h.



- (169) Dagegen geradezu ideal die Lage der Schule in der Henriettenstraße gegenüber dem Andréplatz.



- (170) Doch leider ist der direkte Zugang zu dieser Parkanlage mit ihren vielfältigen Spielplätzen versperrt. In der Straße wurde zum Zeitpunkt der Begehung nur vor der Schule bis zur Ecke Andréstraße geparkt, alle anderen Straßenränder waren frei (siehe Foto 173). Eine Parkplatzknappheit scheint es also nicht zu geben.



- (171) Im Winter waren die Sperrgitter noch deutlich länger, aber teilweise auch zerstört worden. Man könnte vermuten, dass Schüler nachgeholfen haben, um sich einen kürzeren Übergang zu schaffen. Sollten die Schüler aber die Einrichtung vor ihrem Schultor vermissen, weil sie die zum Sitzen benutzen wollen, so können ja durchaus auch Teile davon stehen bleiben, die sich nicht direkt im Durchgang befinden. Oder es werden Abschnitte quer zum Übergang aufgestellt.



- (172) Es gibt durchaus Situationen, bei denen Fußgänger-sperrgitter direkt vor den Schul-Ausgängen einen Verkehrssicherheits-Sinn ergeben. Hier würde es sich eher anbieten, diesen Straßenabschnitt als verkehrsberuhigten Bereich einzurichten (34), die Parkplätze in den Randbereichen unterzubringen und möglicherweise vor dem Schulausgang eine Gehwegüberfahrt auszubilden. (16)



- (173) In diesem Zusammenhang könnte man auch die Situation ein paar Schritte weiter kurz vor der Barbarossastraße fußgängerfreundlicher gestalten: Der vorgezogene Seitenraum (29) wurde genau dort markiert, wo sich eine Baumscheibe mit Baumschutzgitter befindet. Das kann in einem verkehrsberuhigten Bereich entfallen. Auch die Aufhebung der Tempo 30-Zone (vgl. Foto 167 und 168) wurde zurückversetzt und befindet sich vor dem markierten Übergang.



- (174) Die Kreuzung Weststraße / Barbarossastraße ist ein städtebaulicher Höhepunkt, der leider etwas verschenkt wird: Wunderschön sanierte Wohnhäuser, Vorgärten oder große Fußverkehrsflächen; aber kaum Geschäfte für den täglichen Bedarf und recht viel und lauter Autoverkehr.



- (175) Eine direkte Querung, wie sie die Gehwegplatten noch andeuten, soll durch Ketten verhindert werden. Die Fußgängerquerung mit Ampel ist weit in die Barbarossastraße hineingezogen worden. (35) Immerhin wurden die Kettenfelder teilweise unterbrochen, so dass die Fußgänger (regelwidrig) doch direkt queren können.



- (176) Wenn man noch genauer hinsieht (im Foto ganz links), hängt noch ein Kettenteil am Pfosten. Das sieht also so aus, als wenn hier jemand selbst nachgeholfen hat.



- (177) Offensichtlich überwinden nicht nur Fußgänger die Ketten, sondern es fahren auch Fahrzeuge den Gehweg entlang, um im Eckbereich zu parken. Und das war zum Zeitpunkt der Begehung an drei von vier Ecken der Fall. Damit geht für die Fußgänger die angenehme Raumwirkung verloren.



- (178) Dies ist der Eingang zum einzigen Obstladen im Kiez. Auslagen sind nicht zugelassen worden, weil der Hausbesitzer einen Teil der Fläche (rechts im Foto) als Parkplätze vermietet und auf dem anderen Teil (links) das Parken zulässt. Es handelt sich um nicht öffentliche Flächen und der Eigentümer hat die Fläche nicht freigegeben zur Überwachung. Die Ordnungsämter könnten also nur dann eingreifen, wenn sie die Fahrzeuge auf dem Gehweg fahrend erwischen. Das Problem gibt es offensichtlich auch an anderen Stellen im Stadtteil und es stellt sich die Frage, was die Stadt zur Aufwertung des öffentlichen, halböffentlichen und nicht öffentlichen Raumes unternehmen kann. Würde z.B. eine Straßensatzung weiterhelfen?



- (179) An dieser Stelle soll beispielhaft ein Foto von der gleichen Kreuzung eingefügt werden: Bei der Januar-Begehung war viele Tage nach dem letzten Schneefall offensichtlich nur an ganz wenigen Gehwegabschnitten im Stadtteil Kaßberg in der Zwischenzeit ein Winterdienst tätig gewesen. Wahrgenommen wurden keinerlei Schneeabseigerungs- und Streu-Tätigkeiten. Schnee und Eisglätte sind immer wiederkehrende temporäre Barrieren, die allerdings in einer Großstadt wie Chemnitz nicht vernachlässigt werden dürfen. Wie viele Menschen in Chemnitz mögen wohl mobilitätseingeschränkt sein und im Winter wochenlang mit ihrem Rollator oder Rollstuhl nur noch selten die Wohnung verlassen können, weil die Winterreinigungsregeln der Stadt nicht durchgesetzt werden? Was die Stadt an praktischen Reinigungsmaßnahmen direkt zu verantworten hat, wird wohl erledigt. Aber sie ist auch verantwortlich dafür, dass ihre „Satzung“ umgesetzt wird und die Gehwege durch die Hauseigentümer zu reinigen sind. Verkehrssicherungspflicht ist auch ihre Aufgabe.
- (180) Bei der mehrstündigen Begehung wurde überhaupt nur ein einziges Räumfahrzeug gesichtet (in der Straße der Nationen), auch dies war aber nur abgestellt. Das ist schon bemerkenswert, weil in anderen Städten direkt nach einem Schneefall die Räumungsdienste aktiv im Einsatz sind. Mehrere befragte Passanten antworteten im Sinne, dass das doch jedes Jahr so in Chemnitz sei. Das ist schlichtweg nicht hinnehmbar.
- (182) An einzelnen Stellen aufgefallen ist folgendes: So sah das Straßennamensschild aus der Sicht des fahrenden Verkehrs aus...
- (183) ... und so aus der Sicht der Fußgänger. Das entspricht nicht den Regelwerken (36) und es ist auch nicht einzusehen, weshalb Fußgängern diese Orientierungshilfe nicht genauso helfen sollte, wie dem rollenden Verkehr.
- (184) Eine vorbildliche Querung Andréstraße im Verlauf der Agricolastraße...
- (185) Doch ist eine Querung von der Andréstraße in die Südseite der Agricolastraße nicht vorgesehen, es gibt aber offensichtlich einen Bedarf (rechts im Foto).



- (186) Es kommt leider in der Stadt recht häufig vor, dass eine Gehwegabsenkung auf der einen Straßenseite kein Gegenüber findet. Dieser Zustand ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ungünstiger als wenn es auf beiden Seiten keine Absenkung gibt, denn dann wird von vorne herein eine andere Querungsstelle gesucht.



- (187) Nur weniger Schritte weiter die eher romantisch anmutende Kreuzung der Agricolastraße / Kanzlerstraße / Emil-Rosenow-Straße und der Enzmannstraße. Mit ein bisschen Geschick wäre dies ein kleiner Platz als Treffpunkt. Doch versperrt ein Fußgängersperrgitter den direkten Überweg von der Agricolastraße in die Emil-Rosenowstraße, es ist weit in die Enzmannstraße hineingezogen.(35)



- (188) Wie ein schlechter Witz wirkt da das Schild, dass hier Kinder die Straße queren.(37) Die am Rand parkenden Kraftfahrzeuge lassen nicht einmal für Kinder einen Durchgang.



- (189) Im Winter hatten Kinder ihren Spaß beim Queren der Straße, ...



- (190) ... viele anderen Fußgänger eher nicht (siehe auch Foto 180).



Wenn man die Enzmannstraße weitergeht, kommt man wieder auf den Stephansplatz (siehe Foto 159).

Das **Fazit** aus all diesen Betrachtungen der Abschnitte 1 bis 4 wurde 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

(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).

(13) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA 2010, 2.3.1.1: „Abbiegeströme, die gemeinsame Konfliktflächen [...] mit parallelen Fußgänger- oder Radfahrerströmen haben, können als bedingt verträgliche Verkehrsströme mit diesen unter Beachtung der Vorrangregeln nach StVO gemeinsam freigegeben werden.“

(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.

(28) Gabriele Viertel, Stephan Weingart: Geschichte der Stadt CHEMNITZ, Wartberg Verlag, Gudensberg-Gleichen, Chemnitz 2002, S. 60+61

(29) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, EFA 2002, 3.3.3.2 Vorgezogene Seitenräume, Bild 9 und Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 2006, 6.1.8.4, Bild 80 sowie weitere Informationen siehe <http://geh-recht.de/gehwegausweitungen.html#Vorgezogene-Seitenraeume>

(30) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Richtlinien für Lichtsignalanlagen, RiLSA 2015, 2.3.1.5, „Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußverkehrs sollte möglichst kurz sein.“

(31) StVO, Anlage 4, Zeichen 605

(32) StVO, Anlage 2, Zeichen 274.1 und Verwaltungsvorschrift VwV-StVO Zeichen 274.1 und 274.2, II.: „Ist Zeichen 274.1 so aufzustellen, dass es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einfahren in den Bereich wahrgenommen werden kann.“

(33) StVO, Anlage 2, Zeichen 298

(34) StVO, Anlage 3, Zeichen 325.1 und 325.2

(35) RAST 2006, 6.3.4.1: „... ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben.“ 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.“

(36) Es ist vielleicht gar nicht so bekannt, dass auch diese Beschilderung laut Straßenverkehrs-Ordnung in Deutschland vorgeschrieben ist: StVO, Anlage 3, Zeichen 437 In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO, zu Zeichen 437, I. steht dazu: „Die auf die gezeigte Weise aufgestellten Straßennamensschilder sind beiderseits zu beschriften.“ Der Absatz II ist dann wieder autoorientiert: „Die Zeichen sollen für alle Kreuzungen und Einmündungen und müssen für solche mit erheblichem Fahrverkehr angeordnet werden.“

(37) StVO, Anlage 1, Zeichen 136, Kinder.

#### **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.