

# Fazit

## aus den Fußverkehrs-Checks in der Modellstadt Chemnitz

vom FUSS e.V. zusammengestellt.

Die Erläuterungen im Einzelnen finden Sie in den folgenden vier Abschnitten

1. [Vom Hauptbahnhof über den Stadtteil Brühl zum Zentrum](#) (Fotos 4 bis 39),
2. [vom Hauptbahnhof zum Zentrum](#) (Fotos 40 bis 81),
3. [Beobachtungen im und um das Zentrum herum](#) (Fotos 82 bis 149) und
4. [punktuelle Betrachtung ausgesuchter Situationen im Stadtteil Kaßberg](#) (Fotos 150 bis 190)

in gesonderten Dateien.

Das Fazit bezieht sich auf alle im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ in der Modellstadt Chemnitz untersuchten Wege und Plätze im Untersuchungskorridor in der Innenstadt: Hauptbahnhof – Brühl – Zentrum - Kaßberg. Die im [Workshop: Chemnitz – Wo stehen wir und wo wollen wir hin?](#) genannten Verbesserungswünsche konnten durch die Fußverkehrs-Checks nur bestätigt werden und wurden mit den wesentlichen Aspekten eingebunden.



(38)

In der rechten Spalte sind die Beispiele und Fotos aus den Fußverkehrs-Checks mit den entsprechenden Nummern (1) bis (190) angegeben.

1. Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?		
1.1	Die Stadt Chemnitz hat in den letzten Jahrzehnten ihr <b>Straßenbahnnetz</b> reorganisiert, modernisiert und erweitert. Das „Chemnitzer Modell“ mit seinem Regionalbahnanschluss bis ins Zentrum, die Zentralhaltestelle sowie viele hervorragend eingerichtete Haltestellen sind deutschlandweit herausragende Infrastrukturmaßnahmen, die den Kunden dienen, die weitestgehend zu Fuß unterwegs sind.(39)	<b>Beispiele und Fotos:</b>  (8) + (9)
1.2	Die Anbindung an das <b>überregionale Bahnnetz</b> lässt allerdings zu wünschen übrig.	(4)
1.3	Die Stadt hat an zentralen Stellen bei Neu- und Umgestaltungen teilweise vorbildliche <b>Leitsysteme</b> für Menschen mit Einschränkung der Sehfähigkeit eingerichtet.(40)	(5) - (8) + (10) + (186)
1.4	Aufgrund der historischen Gegebenheiten sind allerdings sehr viele <b>Gehwegbeläge</b> in Fußverkehrsflächen durch unebene Pflasterungen und Schadstellen nicht barrierefrei für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.(41)	(22) – (24)
1.5	Als gefährlich eingestuft werden angeschnittene oder nicht erkennbare <b>Treppenstufen</b> . Hier sollte schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden, wobei die farbliche Hervorhebung nicht ausreichend ist, es müssen Bodenindikatoren verwendet werden.(42)	(10) + (42) + (43) + (51) + (53) + (68)
1.6	Leider gibt es häufig <b>unklare Wegeführungen</b> sowie nicht erkennbare und durch städtebauliche Brachen führende Durchwegungen. Diese Defizite können nur durch einen flächenhaften Fußverkehrs-Check offengelegt und analysiert werden.	(34) + (35) + (52) + (77) + (79) + (80) + (111) + (114) + (116) – (119) + (128) + (129) + (132) + (141) + (142)
1.7	Beim Ausbau des Wegesystems sollten sogenannte <b>Trampelpfade</b> ausfindig gemacht und einbezogen werden.	(38) + (121) + (136) + (185)

1.8	Die <b>Wegweisung</b> für den Fußverkehr ist häufig schwer wahrnehmbar, teilweise ungünstig platziert oder gar beschädigt.(18) Außerdem fehlen öffentliche Stadtpläne.	(4) + (5) + (7) + (11) + (37) + (40) + (50) + (59) + (65) + (69) + (70) + (76) + (182) + (183)
1.9	Die Stadt hat bereits an verschiedenen Stellen zumeist kurze „ <b>grüne Wegeverbindungen</b> “ geschaffen. Es fehlt allerdings ein zusammenhängendes Netz angenehmer und zumindest teilweise grüner Wege und die Herausarbeitung von Wegeverbindungen zwischen den kleinen Grünanlagen und Plätzen in der Innenstadt.(43)	(25) + (26) + (100) + (102) + (103) + (107) – (109) + (125) – (127) + (135) + (143) – (145) + (151) + (152)
1.10	Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Dichte der öffentlichen <b>Kinderspielplätze</b> familiengerecht ist. Hierzu gab es diverse Beschwerden von Passanten.	(30) + (31) + (36)
1.11	Offensichtlich werden auch häufigere <b>Sitzgelegenheiten</b> vermisst.	(78) + (87) + (105)
1.12	In den dicht bebauten und bewohnten Gebieten ist das <b>Gehwegparken</b> und das Parken auf halböffentlichen Flächen teilweise ein Problem, aber längst nicht so massiv, wie in vielen anderen deutschen Städten.(44)	(22) + (153) + (154) + (156) + (177)
1.13	An leider sehr vielen Stellen sind die Übergänge an Kreuzungen und Einmündungen nicht geradeaus durchgeführt, die Querungsanlagen sind mitunter recht weit in die Straße zurückversetzt. Die <b>Umwegempfindlichkeit</b> von Fußgängern ist aber sehr groß.(10)	(21) + (93) + (94) + (122) – (124) + (170) – (172) + (175) – (178) + (185) + (187) + (188) + (189)
1.14	Die <b>Wartezeiten</b> an Ampeln sind offensichtlich ein Problem (12) und es ist zu prüfen, ob nicht an manchen Stellen auf Ampeln verzichtet werden kann.	(27) + (33) + (99) + (112) + (113) + (133) + (157) – (159)
1.15	Dabei ist die Frage zu klären, ob die <b>Grünen Blechpfeile</b> nicht bis auf sehr weniger Ausnahmen entfernt werden können, weil diese Regelung den Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gefährden kann.	(64) + (71) + (72) + (102) + (163)
1.16	Die Stadt hat bereits an verschiedenen Stellen Fahrbahneinengungen vorgenommen, sollte aber stringent dieses Prinzip weiterverfolgen. Will man die Stadt ergehbar machen und damit lebenswerter, muss der öffentliche Raum wieder als solcher erkennbar sein. Derart breite <b>Straßenschneisen</b> im Innenstadtbereich sind nicht fußverkehrsfreundlich.	(14) – (17) + (58) + (66) + (88) + (89) + (94) – (96) + (108) + (110) + (130) + (139)
1.17	In diesem Zusammenhang, und das ist für die Stadt Chemnitz kein Nebenschauplatz, wird dringend empfohlen, Schilderbrücken (19) und <b>überdimensionierte Wegweisungen</b> und Werbeträger für den Autoverkehr nach und nach zu entfernen. Sie sind in Chemnitz so auffällig, dass sie dem Image der Stadt schaden.	(63) + (84) + (85) + (90) + (97) + (101) + (130) + (131)
1.18	Im Nebenstraßensystem sind die zurückversetzten <b>Tempo 30-Zonen-Schilder</b> deutlich dichter in den Bereich der Straßenkreuzungen und Einmündungen aufzustellen.(32)	(165) – (168) + (173)
1.19	Der <b>Winterreinigungsdienst</b> der Stadt scheint zu funktionieren. Dagegen wird die Räum- und Streupflicht der öffentlichen Verkehrsbetriebe und vieler privater Grundstücksbesitzer offensichtlich ungenügend kontrolliert und durchgesetzt.(45)	(2) + (55) + (56) + (179) – (181) + (189) + (190)
1.20	Durch die Zerstörung der Stadt im Krieg, aber auch durch eine heute nicht mehr verfolgte städtebauliche Vision hat das Stadtensemble stark gelitten. Man kann zwar deutliche Gegenmaßnahmen wahrnehmen, was aber noch immer fehlt, ist die Berücksichtigung der <b>Wahrnehmung von öffentlichen Räumen</b> und Baukörpern aus der Sicht der Fußgängerinnen und Fußgängern. Hier stimmen häufig die Dimensionen nicht oder es werden Sichtachsen vernachlässigt.	(60) – (63) + (67) + (73) – (76) + (81) – (83) + (91) + (92) + (104) + (137) + (138) + (146) – (148)

## 2. Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?

Die vorangestellten 20 Aspekte waren eine Zusammenfassung der Herausforderungen an die

<p>Infrastruktur, die bei den Begehungen und beim Workshop ermittelt wurden. Daraus abgeleitet werden in folgenden Punkten erste Empfehlungen, wie an eine strategische Förderung des Fußverkehrs in Chemnitz herangegangen werden könnte. Wichtig ist dabei, dass umgesetzte Maßnahmen auch von der Zielgruppe wahrgenommen werden und sie öffentlich darstell- und diskutierbar sind.</p>		
2.1	<p>Es wird empfohlen, die bereits vorhandenen grünen Wegeabschnitte weitgehend barrierefrei zu einem Wegenetz zusammenzufügen.(46) Dieses Wegenetz sollte von vorneherein so angelegt werden, dass die um das Zentrum herum liegenden Stadtviertel durch Stichwege fußläufig anzubinden sind. In diesem Zusammenhang sind alle Baumaßnahmen kontraproduktiv, die das Zentrum noch stärker „einmauern“ als dies schon jetzt der Fall ist. Die derzeit noch freien Zugänge und Flächen sollten begrünt und als Durchgänge stärker herausgearbeitet werden.</p>	
2.2	<p>Damit eng verbunden sollte die Wegweisung für Fußgängerinnen und Fußgänger überprüft, die Masten mitunter sichtbarer aufgestellt und die sehr schmalen Schilder durch eine grellfarbige Banderole mit der Meter-/Zeitangabe ergänzt werden. Als ein erster Schritt sollten im Stadtplan des Tourismusverbandes die Fußverbindungen genauer dargestellt werden.(47)</p>	
2.3	<p>Die Stadt sollte durch ein Gehwegsanierungsprogramm versuchen, die sehr abwechslungsreichen und für Chemnitz typischen Beläge von Fußverkehrsflächen auszubessern und sie dabei so weit wie möglich zu erhalten. Damit verbunden werden könnte die Erfassung von Defiziten und die Erweiterung der angebotenen Sitzgelegenheiten.</p>	
2.4	<p>Stichpunktartige Messungen haben ergeben, dass zu lange und teilweise auch nicht mehr richtliniengerechte Wartezeiten an Lichtsignalanlagen den Fußverkehr verlangsamten und dadurch den Komfort und auch die Verkehrssicherheit herabsetzen.(48) Hier wird ein gesonderter Ampel-Check empfohlen, um fußverkehrsgerechtere Lösungsvorschläge einzubringen.</p>	
2.5	<p>Zukünftig sollte darauf geachtet werden, Querungsanlagen im direkten Verlauf der Gehwegführungen anzulegen. Von der Kreuzung oder Einmündung abgesetzte Querungen sollten Schritt für Schritt entsprechend verändert werden.</p>	
2.6	<p>Eine der größten Herausforderungen für Chemnitz sind die überaus breit wirkenden Verkehrsschneisen und ihre offensichtliche Autoorientiertheit bei der Wegebeschilderung und der Ausrichtung von Werbungen in der Innenstadt. Diesem Eindruck sollte die Stadt durch weitere Fahrstreifeneinengungen und Begrünungsmaßnahmen entgegenwirken. Die Verkehrszeichenbrücken sollten möglichst bald aus der Innenstadt verschwinden.</p>	
<h3>3. Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?</h3>		
<p>Die wesentlichen Defizite wurden bereits in den 20 Punkten des ersten Abschnittes zusammengefasst. Hier werden nur noch drei empfohlene Einzelmaßnahmen angefügt:</p>		
3.1	<p>Die Querung der Straßenbahnschienen über den Gehweg in der Straße der Nationen gegenüber der Heinrich-Zille-Straße sollte so bald wie möglich barrierefrei und sicherer ausgebildet werden.</p>	(19) + (20)
3.2	<p>Die Pkw-Zufahrt für das Aussteigen direkt vor dem Haupt-Bahnhofsausgang sollte unbedingt aus der Hauptgehrichtung des Fußverkehrs in die Seitenlage verlegt werden.</p>	(44) – (47)
3.3	<p>Für den Tunnel unter dem Hauptbahnhof zum Sonnenberg-Viertel wird eine bewegte Lichtinstallation vorgeschlagen</p>	(12) + (13)

#### Anmerkungen und Quellen zu diesem Fazit:

Die Quellenangaben und Anmerkungen zu den Aussagen im Einzelnen finden Sie in den oben angegebenen Dateien.

(10) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 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.“

(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 (RAS 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).
- (18) Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr M WBF 2007, 4.4: „Einladender wirken häufig Minutenangaben.[...] Als Maß der Gehgeschwindigkeit können 1,0 – 1,2 m/s angenommen werden. Bei 1,0 m/s ist gewährleistet, dass die angegebene Zeit bis zum Ziel von ca. 85 % aller Fußgänger eingehalten werden kann.“ Weitere Informationen siehe <http://www.geh-recht.de/wegenetze#Ausschilderung>
- (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).
- (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.“
- (38) Schaufenster des Bürgerbüros im Rosenhof
- (39) weiterführende Informationen siehe <http://geh-recht.de/haltestellen#Erreichbarkeit>
- (40) weiterführende Informationen siehe <http://geh-recht.de/barrierefreiheit>
- (41) weiterführende Informationen siehe <http://geh-recht.de/gehwege#Qualitaetsansprueche>
- (42) DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 5.4.4 Treppen, weiterführende Informationen siehe <http://geh-recht.de/barrierefreiheit>
- (43) Bereits der Siedlungs- und Wirtschaftsplan der Kreishauptstadt Chemnitz aus dem Jahre 1925 sah einen „Grüngürtel“ vor, siehe Gabriele Viertel, Stephan Weingart: Geschichte der Stadt CHEMNITZ, Wartberg Verlag, Gudensberg-Gleichen, Chemnitz 2002, S. 65+66, weiterführende Informationen siehe <http://geh-recht.de/wegenetze>
- (44) weiterführende Informationen siehe <http://gehwege-frei.de>
- (45) weiterführende Informationen siehe <http://geh-recht.de/witterung>
- (46) Eine Grundlage dafür könnten sein: INNENSTADT-PLAN FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN, Oktober 2009, Stadt Chemnitz oder der CHEMNITZ TOURISTISCHER STADTPLAN, ohne Datum, CMT City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH, der sich zurzeit ohnehin in Überarbeitung befindet. Leider haben beide Pläne keine Maßstabsangabe, was für Menschen mit Mobilitätseinschränkung wie auch für Touristen gleichermaßen unakzeptabel ist. Alle anderen öffentlich zugänglichen Karten, die in den Abschnitten der Fußverkehrs-Checks aufgeführt werden, gehen auf die Belange der Fußgänger kaum ein.
- (47) Informationen dazu finden Sie unter [www.fussgaenger-stadtplaene.de](http://www.fussgaenger-stadtplaene.de), differenziertere Angaben zu Erreichbarkeits-Skizzen, deren Qualitätsmerkmale durchaus auch auf Stadtpläne übertragbar sind, unter <http://fuss-ev.de/themen/64-themen/spazierengehen-und-wandern/349-erreichbarkeitinformationen-auf-werbeflyern-und-im-internet.html> und unter <http://fuss-ev.de/themen/58-themen/leit-und-informationssysteme-fussgaenger/183-leit-und-informationssysteme-fuer-fussgaenger-start.html>
- (48) Zu lange Wartezeiten wurden bereits vor vielen Jahren als eine wesentliche verkehrssicherheitsrelevante Gefahr eingestuft und daran hat sich seitdem nichts (positiv) verändert, siehe z.B. Retzkow, H.-G., Häckelmann, P.: Latente Gefahren für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Sonderdruck, Heft 4, Darmstadt, 1977.

Foto: 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.