



**Expertise - Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf für das Projekt:
Barrierefreie Fußwegeverbindungen
Hauptbahnhof Chemnitz – Besucherzentrum
Chemnitz Kulturhauptstadt Europas 2025**

**Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Stand: 22. Juni 2023**

Expertise - Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf für das Projekt: Barrierefreie Fußwegeverbindungen Hauptbahnhof Chemnitz – Besucherzentrum Chemnitz Kulturhauptstadt Europas 2025

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Sachbearbeitung/Fotos: Bernd Herzog-Schlagk

Unveröffentlichter Stand: 22.Juni 2023



**Hier erhält die
Kulturhauptstadt
Europas 2025 GmbH
ihr neues Zuhause.**

Die Hartmannfabrik wird zum Welcome-Center der Kulturhauptstadt Europas 2025. Die Revitalisierung dieses herausragenden Industriedenkmals wird mit 480.000 Euro aus dem Denkmalschutz-Sonderprogramm IX der Beauftragten des Bundes für Kultur und Medien gefördert und mit 490.000 Euro durch den Freistaat Sachsen kofinanziert.

**Bau 01/2021 –
ca. Ende 2023**

1		
1.	Mobilitätskultur	Seite 02
2.	Barrierefreiheit	Seite 02
3.	Zielgruppen	Seite 02
4.	Fußwegenetz	Seite 03
5.	Wegeführungen	Seite 03
6.	Wegebeläge	Seite 06
7.	Wegweisung	Seite 07
8.	Stadtpläne	Seite 08
9.	Beleuchtung	Seite 10
10.	Witterungsverhältnisse	Seite 10
11.	Analyse und Empfehlungen	Seite 11
	11.1 Variante: „Grüner Kulturweg“	Seite 11
	11.2 Besucherzentrum - Stadtzentrum	Seite 40
	11.3 Variante: „Innenstadtnaher Kulturweg“	Seite 46
	11.4 Georgstraße - Schloßstraße	Seite 70
12.	Abschlussbetrachtungen	Seite 80
13.	Maßnahmen-Empfehlungen-Kategorien	Seite 85
14.	Maßnahmen-Empfehlungen-Tabelle (Anlage)	Seite 85
15.	Quellen und Anmerkungen	Seite 86 bis 91

Die Zielvorgabe, zwischen dem Hauptbahnhof Chemnitz und dem Welcome-Center für die Europäische Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 eine barrierefreie Wegeführung zu schaffen, scheint auf den ersten Blick erst einmal eine recht einfache infrastrukturelle Aufgabe darzustellen.

1. Doch was hat die Kultur mit dem Verkehrsweg zur Erreichung des Informationszentrums für das Kulturhauptstadt-Jahr zu tun?

Mit dem Begriff „Mobilitätskulturen“¹ ist die Stadt im Gegensatz zu anderen Bewerberstädten nicht in die Bewerbung gegangen, obwohl dies für die Stadt Chemnitz auch nicht abwegig gewesen wäre.² Chemnitz erscheint vielen Gästen auf den ersten Blick als eine überaus autoorientierte Stadt, so wie sie heute als nicht mehr zeitgemäß angesehen wird. Das liegt hauptsächlich an der überaus kleinen Innenstadt, die von autobahnmäßig ausgebauten und mit überdimensionierten Wegweisern ausgestatteten Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr (MIV) umgeben ist. Die Stadt hat in dieser Beziehung leider keinen guten Ruf bei Menschen, die Kultur- und Innen-Städte erleben möchten.

Dies ist nicht berechtigt, da die Stadt mit ihren etwa 240.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf der einen Seite ein ausgeprägtes und breites kulturelles Angebot aufweist und auf der anderen Seite gerade in den letzten Jahren verschiedene infrastrukturelle Änderungen zugunsten von Zu-Fuß-Gehenden, Radfahrenden und durch das „Chemnitzer Modell“ insbesondere auch für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel erfahren hat. Dies sollte durch die zu wählende Wegeführung den Gästen zumindest auch ansatzweise verdeutlicht werden.

2

2. Und was beinhaltet der Begriff der Barrierefreiheit?

In einer Stadt wie Chemnitz, in der durch Kriegszerstörung und autogerechte Nachkriegsplanung Gehwegverbindungen bisher nicht im Focus standen und allein die Schaffung von barrierefreien Gehwegflächen und Überquerungssituationen Jahrzehnte intensiver Baumaßnahmen bedeuten würden, kann hier lediglich ein weiterer Modellweg³ verwirklicht werden. Hier ist eine Abwägung notwendig, ob unter strikter Einhaltung aller DIN-Vorgaben für barrierefreies Bauen⁴ und Bodenindikatoren⁵ mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln nur wenige Gehweg-Meter als barrierefrei nach dem derzeitigen Stand der Technik, oder die gesamte Wegeführung mit angepassten Ansprüchen umgesetzt werden soll. Insofern werden Abstriche nicht zu umgehen sein. Allerdings müssen für blinde und sehbehinderte Menschen durchgehend innere Tastkanten und bei Einbauten bzw. Aufenthaltsflächen taktile Grenzen und Kontraste vorhanden und die ausgewählten Strecken müssen mit Rollstühlen und Rollatoren benutzbar sein.

Darüber hinaus muss jede Infrastrukturmaßnahme neben der Erreichung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit auch darauf ausgerichtet sein, die Klimaschutzziele zu erreichen. Deshalb müssen auch bei dieser Maßnahme die aktuell gültigen technischen Regelwerke und insbesondere die E Klima 2022 als Stand der Technik beachtet werden.⁶

3. Wer sind die Zielgruppen des Projektes?

Die auszuwählende Wegeführung soll allen Fußgängerinnen und Fußgängern und darunter selbstverständlich auch Menschen mit Mobilitäts- und kognitiven Einschränkungen ermöglichen, selbständig vom Hauptbahnhof zum Besucherzentrum zu gelangen. Dafür werden die Begriffe „Design for All“ oder auch „Barrierefreiheit“ verwendet. „Barrierefreiheit ist heute schon für jeden zehnten Bürger unentbehrlich, für rund jeden dritten notwendig, aber für jeden Einzelnen ein wichtiges Komfort- und Qualitätsmerkmal.“⁷ Dennoch ist es

letztlich unerheblich, wie viele Gäste im Jahr 2025 insgesamt genau diese Verbindung nutzen werden, denn es wird sich in allen Fällen um Verbesserungen handeln, die allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt und ihren zukünftigen Gästen dienen.

4. Wie ist das derzeitige Fußwegenetz einzuschätzen?

Im Jahre 2017 war Chemnitz eine der fünf bundesweiten Modellstädte für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ des FUSS e.V., in dessen Rahmen Fußverkehrs-Checks⁸, Workshops und Befragungen durchgeführt wurden.⁹ Einige der Projektergebnisse haben Relevanz auch für dieses Projekt der barrierefreien Wegeführung. Zu nennen sind unter anderen:

- „(1.3) Die Stadt hat an zentralen Stellen bei Neu- und Umgestaltungen teilweise vorbildliche Leitsysteme für Menschen mit Einschränkung der Sehfähigkeit eingerichtet.
- (1.4) Aufgrund der historischen Gegebenheiten sind allerdings sehr viele Gehwegbeläge in Fußverkehrsflächen durch unebene Pflasterungen und Schadstellen nicht barrierefrei für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
- (1.6) Leider gibt es häufig unklare Wegeführungen [...]
- (1.8) Die Wegweisung für den Fußverkehr ist häufig schwer wahrnehmbar, teilweise ungünstig platziert oder gar beschädigt. Außerdem fehlen öffentliche Stadtpläne.
- (1.11) Offensichtlich werden auch häufigere Sitzgelegenheiten vermisst.
- (1.19) Der Winterreinigungsdienst der Stadt scheint zu funktionieren. Dagegen wird die Räum- und Streupflicht der öffentlichen Verkehrsbetriebe und vieler privater Grundstücksbesitzer offensichtlich ungenügend kontrolliert und durchgesetzt.“¹⁰

3

5. Welche Wegeführungen stehen zur Disposition?

Es geht darum, weitgehend barrierefreie, für alle Nutzerinnen und Nutzer möglichst verkehrssichere und komfortable Wege auszuwählen, die auch als angenehm empfunden werden. Darüber hinaus sollte keineswegs vernachlässigt werden, den Gästen der Stadt städtebaulich interessante Ein- und Ausblicke anzubieten. Und als dritte, ebenso gleichberechtigte Anforderung ist zu nennen, dass die Wege auch nach dem Jahr der Europäischen Kulturhauptstadt 2025 als Erfahrungswert und Vorlage für die Fortentwicklung weiterer Infrastrukturmaßnahmen dienen sollten.

Im Vorfeld wurden von der Abteilung Verkehrsplanung (A 66.6) der Stadtverwaltung zwei konkrete Varianten mit verschiedenen Alternativen als Korridore vorgeschlagen. Bereits nach dem ersten gemeinsamen Fußverkehrs-Check am 13. und 14. März 2023 mit dem Verfahren „Blitzlicht“¹¹ kristallisierte sich heraus, dass nur die weitere Betrachtung von mindestens zwei Varianten: „Georgstraße – Schloßstraße“ und „Stadtzentrum“ eine weitgehende Erfüllung der verschiedenen Anforderungen ermöglichen würde.

Dabei sollte in der Variante „Georgstraße-Schloßstraße“ insbesondere die eigenständige Nutzung durch blinde und sehbehinderte Menschen gewährleistet werden, während in der Variante „Stadtzentrum“ die Einbeziehung von städtischen Eindrücken mehr im Vordergrund stehen sollte. Darüber hinaus sollte unbedingt versucht werden, eine Blindenleitführung vom Besucherzentrum zur Innenstadt umzusetzen, sodass vom Hauptbahnhof zur Innenstadt auch für sehbehinderte Menschen eine eigenständige Erreichbarkeit möglich ist. Beide Wege sollen allerdings durchgängig mit Rollstühlen oder Rollatoren nutzbar sein.

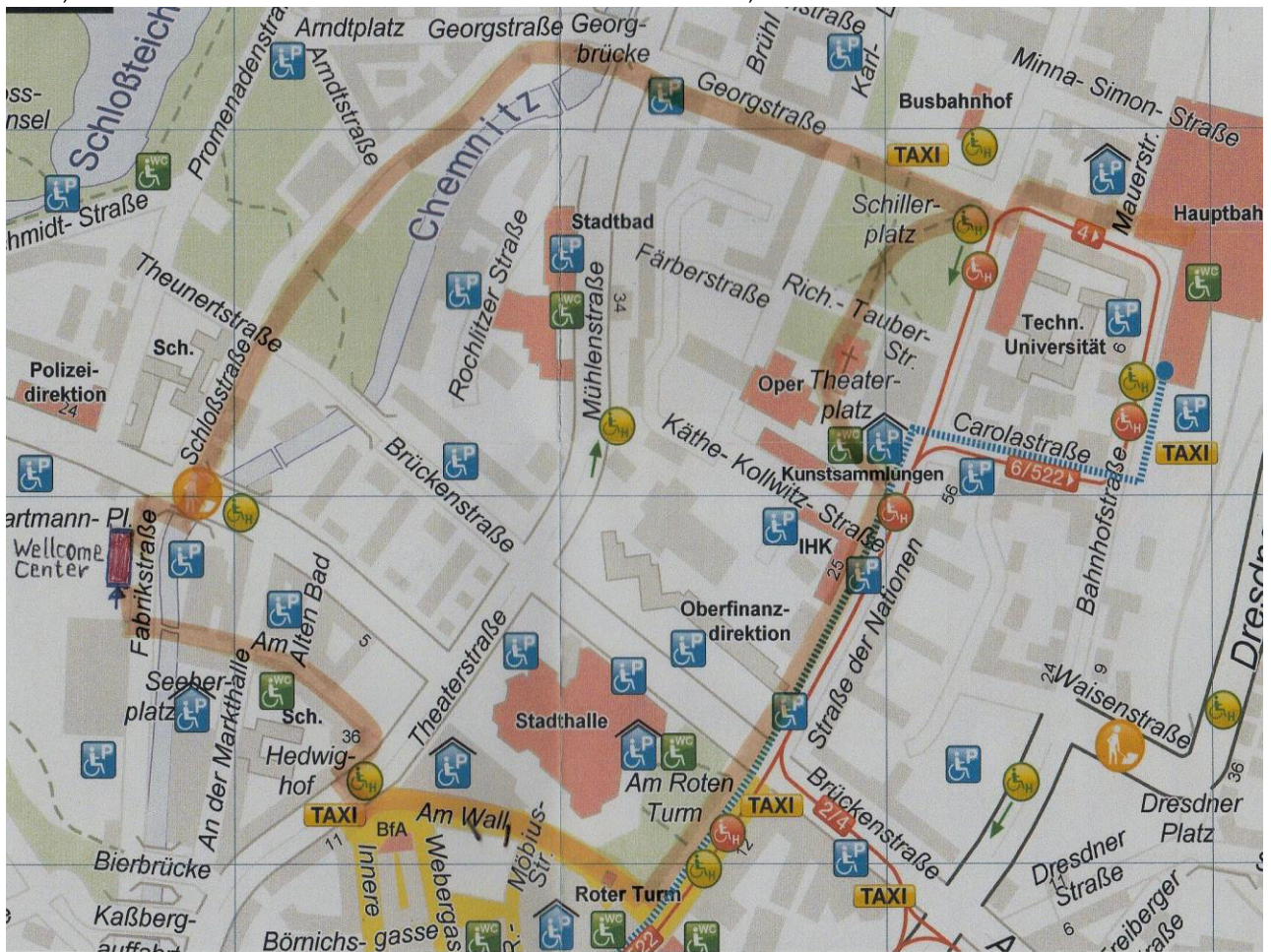


Variante Georgstraße-Schloßstraße (rot) mit Alternativen
(Hauptbahnhof rechts oben, Besucherzentrum links Mitte)



Variante Stadtzentrum (rot-orange) mit Alternativen
(Hauptbahnhof rechts oben, Besucherzentrum links oben)

4



Beide Varianten mit nur kleinen Veränderungsvorschlägen in der Wegeführung mit einer Länge von weiterhin ca. $1,5 + 1,6 = 3,1$ Kilometern¹²
(Hauptbahnhof rechts oben, Besucherzentrum links Mitte)

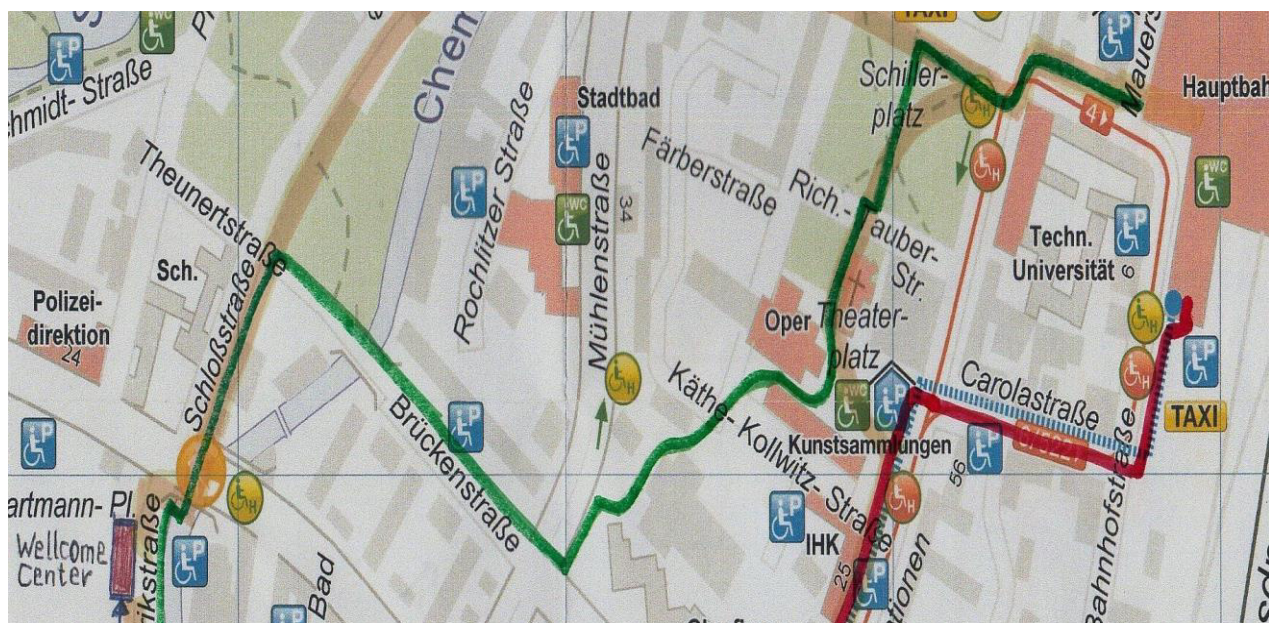
Beide Wege zusammen wären ein Rundweg vom Bahnhof über das Besucherzentrum, am nördlichen Rand der Innenstadt vorbei, unter Einbeziehung städtischer Highlights, wieder zurück zum Hauptbahnhof.

Der 1. Fußverkehrs-Check am 20. April 2023 mit dem Verfahren „Wetterleuchten“¹³, also mit einer vorgegebenen Strecke und bereits empfohlenen Maßnahmen, ergab allerdings für die Variante „Georgstraße – Schloßstraße“ ein recht zwiespältiges Bild über die Eignung der ausgewählten Wegeführung. Von den immerhin 30 beteiligten Personen an der Begehung bezeichneten über 1/3 insbesondere den Abschnitt Georgstraße / Straße der Nationen bis Schloßstraße / Amdtstraße, also einen sehr großen Anteil an der Gesamtstrecke, als unattraktiv. Es wurde geäußert, dass sie diese Strecke mit Gästen niemals wählen würden, da es kürzere Verbindungen gäbe. Darüber hinaus würden sie stets den Schillerplatz und wenn möglich, den Theaterplatz einbeziehen und dann die Brückenstraße wählen. Diese Wegeführung stellte sich zwar als nicht kürzer heraus, ist stärker verwinkelt, hat aber in der Tat attraktivere Wegeanteile.

Deshalb wird die neue Wegeführung als Vorzugsvariante in Abschnitt 11.1 als „**Grüner Kulturweg**“ untersucht und die Variante „Georgstraße – Schloßstraße“ im Abschnitt 11.4 angefügt. Selbstverständlich beinhalten alle Wege durch den Innenstadtbereich für sehbehinderte und blinde Menschen sowie für Rollstuhlfahrer:innen problematische Abschnitte

001 **Insofern kann es sich als sinnvoll erweisen, noch einmal einen Vergleich der erforderlichen Maßnahmen in monitärer Hinsicht durchzuführen.**

Empfehlungen werden in blau dargestellt und sind durchnummeriert (...)



Als neue Information wurde ebenso erst am 20. April in die Wegediskussion eingefügt, dass Begrüßungs-Objekte auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz vorgesehen sind. Daraus ergab sich die Konsequenz, dass die bisher in den beiden Varianten vernachlässigte Carolastraße unbedingt für eine innenstadtnahe Variante einzubeziehen ist. Insofern konnte die angedachte Bündelung über den Bahnhofsausgang Georgstraße nicht Planungsvorschlag bleiben. Dieser „**Innenstadtnahe Kulturweg**“ (in der Skizze noch rot) wird in Abschnitt 11.3 untersucht. Da die Gäste ja auch vom Besucherzentrum in die Innenstadt gelangen möchten, ist der Wegeabschnitt „Fabrikstraße – Theaterstraße“ von herausragender Bedeutung und wird deshalb im Abschnitt 11.2 noch einmal zusätzlich kurz in West-Ost-Richtung betrachtet.

6. Wie sollen die Wegebeläge ausgebessert oder generell erneuert werden?

002

- Es wird empfohlen, an Stellen der notwendigen grundsätzlichen Erneuerung die Wegegestaltung mit den Gehwegplatten 30/30 cm von der Schmidt-Bank-Passage zur Theaterstraße soweit wie möglich als Vorgabe für weitere Wegeabschnitte zu übernehmen.

Das dort in den Plattenbelag eingesetzte Piktogramm für den Rollstuhl wird häufig in Anlehnung an die Geh- und Verbotsschilder der StVO als ein Übersichtssymbol für die Beschilderung von Barrierefreiheit verwendet.¹⁴



Es bietet sich an, in gewissen Abständen das Rollstuhl-Symbol im Wechsel mit Zeichen 239 StVO Gehweg in die neuen Platten-Beläge einzubauen.¹⁵ Dadurch würde zwar kein durchgehendes Leitsystem für diese barrierefreie Gehwegführung in der Stadt Chemnitz entstehen, aber eine deutliche Orientierungshilfe.

6



Nordwestlicher Gehweg in der Theaterstraße. Links im Foto der im Foto oben gezeigte neu eingefügte barrierefreie Wegeabschnitt.

Einheitliche Gehwegbeläge wären zwar ideal, sind aber kurzfristig und mit den zur Verfügung stehenden Mitteln in Chemnitz nicht umsetzbar. Häufig wurden großflächige Platten verwendet, die aber, selbst wenn sie in den letzten Jahren neu verlegt wurden, nicht unbedingt barrierefrei sind. Leichte Absenkungen ergaben häufig Kanten von mehreren Zentimetern.

Mitunter sind die Gehwegmuster in der Stadt durchaus Kunstwerke, aber für sehbehinderte Menschen und auch für Menschen, die mit Rollstühlen oder Rollatoren unterwegs sind, eher verwirrend. Dennoch sollte sich die Stadt überlegen, ob sie derartige Beläge nicht sogar schützen und

dafür barrierefreie Alternativen anbieten sollte, wie das hier bereits geschehen ist. Dies ist eine bundesweit herausragende Maßnahme und im Ergebnis abwechslungsreich und damit auch fußgängerfreundlich.

Anzumerken ist darüber hinaus, dass die Straßen und Plätze im Innenstadtbereich von Chemnitz für eine Großstadt auffällig sauber sind.

7. Soll es eine gesonderte Wegweisung geben?

Die Stadt Chemnitz verfügt über folgende Wegweisungssysteme für Menschen, die im Umweltverbund unterwegs sind:



Die Wegweisung für den Fußverkehr ist gegen helles Licht nur schwer zu lesen, hier auf dem Weg Schloßstraße / Theunertstraße (Abschnitt 11.1)



An der gleichen Stelle ist die Fahrradwegweisung deutlich besser erkennbar.

Leider fehlen die im Regelwerk vorgesehenen Entfernungsangaben zumindest in „Meter“ oder besser sogar noch zusätzlich in „Zeit“.¹⁶ Es ist nicht vorauszusetzen, dass Gäste der Stadt einschätzen können, ob sie z.B. auf die Straßenbahn warten oder doch gleich zu Fuß gehen sollten. Es muss entschieden werden, ob die Wege ein eigenes Leitsystem erhalten oder die in der Stadt üblichen Wegweisungen verwendet werden sollen.



Wegweisung Bahnhofstraße / Carolastraße (Abschnitt 11.3)

- 003 • **Es wird empfohlen, die ortsüblichen Wegweiser „Besucherkentrum“ und „Hauptbahnhof“ mit einer Entfernungsangabe in Metern und Minuten aufzustellen.**
- 004 • **Darüber hinaus sollte auf die vorhandenen und neuen Wegweiser, die entsprechenden Informationstafeln sowie auf den Wegen an z.B. Ampel-, Lampenmasten ein zusätzliches Symbol / Logo nur in die eine Wegrichtung geklebt werden.**



Die dafür sinnvollen Stellen werden im Folgenden nicht gesondert als Empfehlung vermerkt. Sie sind per Begehung nach Abschluss der anderen Maßnahmen kurz vor 2025 anzubringen, da das Logo bis zum Termin ohnehin noch einmal verändert werden soll.¹⁷

- 005 • **Empfehlenswert ist es, für die beiden auszuwählenden Wegeverbindungen farblich unterschiedliche Aufkleber zu verwenden, z.B. in**

„Grün“ für den „Grünen Kulturweg“ (Abschnitt 11.1) bzw. in „blau“ für den „Innenstadtnahen Kulturweg“ (Abschnitt 11.3).

Vorgeschlagen wurden im Rahmen der Fußverkehrs-Checks zusätzlich auf den Gehwegen aufgemalte oder aufgespritzte Fußabdrücke. Diese Wegemarkierung wird sehr gerne im Rahmen der Schulwegsicherung z.B. für den kurzen Weg von der Elternhaltestelle zur Schule verwendet. Wir würden sie nicht empfehlen für eine Wegeführung von eventuell über drei Kilometern Länge durch die Stadt, da sie doch sehr unruhig wirkt, für eine „Stadt der Moderne“ kaum passt und außerdem für einen barrierefreien Weg nicht das richtige Symbol darstellt.

Auch eine durchgehende linienartige Führung auf dem Gehweg oder am Bordstein erscheint uns zu auffallend und vor allem auch zu aufwändig.¹⁸



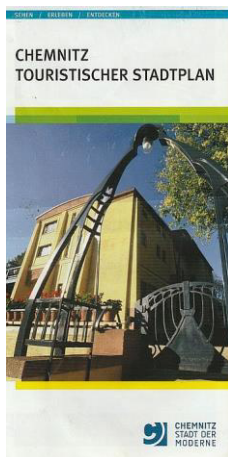
- **Empfohlen wird ein etwa maximal ein Meter breiter Streifen auf der rechten Seite der Borsteinkante an alle Kreuzungen und Einmündungen in den Farben grün für den „Grünen Kulturweg“ und blau für den „Innenstadtnahen Kulturweg“.**

Damit wäre eine diskretere aber dennoch durchgängige Wegeführung möglich.¹⁹ Mit dieser Maßnahme hätte man ein nicht zu auffälliges aber durchaus modernes System und zudem ein Alleinstellungsmerkmal. Es wären nur noch an bestimmten Eckpunkten oder in Grünanlagen Klebmarkierungen notwendig, die ja in städtischen Bereich oft leicht zu übersehen sind. Die Streifen würden auch für Menschen mit einer Farbenfehlsichtigkeit wahrnehmbar sein.²⁰ Die empfohlenen Stellen werden ebenfalls nicht im Einzelnen in den Empfehlungen (Abschnitt 11) vermerkt.

8. Sind heute noch immer Stadtpläne erforderlich?

Diese Frage ist eindeutig mit Ja zu beantworten. Im Zusammenhang mit dem Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“⁸ wurden u.a. auch die 2017 zur Verfügung stehenden Stadtpläne analysiert. Fokussiert auf die Nutzung der Wege vom Bahnhof in die Innenstadt durch Zu-Fuß-Gehende Gäste lässt sich aktuell folgendes feststellen:

- Städte-Verlag: Mit einem Maßstab 1:11.250, Hervorhebung der Kraftfahrzeugverbindungen, alle anderen Straßen zu kleine Schrift, touristische Informationen noch kleiner und kaum noch lesbar, keine Wegeempfehlung.²¹ Entspricht nicht dem Stand der Technik für barrierefreie Printmedien (Kontraste, Schriftart, Schriftgröße).²²
- Dr. Barthel Verlag: Mit 1:10.000 lediglich etwas größerer Maßstab, aber alle Informationen sind deutlich besser lesbar, auch hier allerdings Hervorhebung der Kraftfahrzeugverbindungen, keine Wegeempfehlungen, 12. Auflage aber kein Erscheinungsdatum.²³
- Stadt Chemnitz: Alle Straßen sind gleich dargestellt, Hervorhebung lediglich Verkehrsberuhigte Bereiche, sehr gut lesbar, allerdings fehlt eine Maßstabsangabe, Hervorhebung touristischer Informationen als Orientierungspunkte, Wegeempfehlung für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte²⁴, deshalb wurde dieser Plan auch als Vorlage für die Skizzierung möglicher Wegeverbindungen verwendet (vgl. Abschnitt 5). Leider ist dieser Plan nur noch eingeschränkt verfügbar.
- Publicpress: Maßstab 1:10.000, halbwegs gut lesbar, zahlreiche touristische Informationen und Spaziergangempfehlungen, gut erweiterungsfähig.²⁵



Der touristische Stadtplan von Chemnitz hatte ein sehr ansprechendes Format, allerdings ebenfalls keine Maßstabsangabe. Er enthielt zahlreiche touristische Angaben und Kurzbeschreibungen auf der Rückseite sowie zwei Wegeführungen durch die Innenstadt und über den Kaßberg.²⁶ Er stand im Jahr 2017 nur noch beschränkt zur Verfügung und war in Überarbeitung. Aufgrund einer Absprache in der Tourismus-Information hat der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. dem Geschäftsführer der CWE Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH 15 Empfehlungen für Verbesserungen in der neuen Auflage zusammengestellt.²⁷ Nach mehrfachen Nachfragen wurde 2018 mitgeteilt, dass der Stadtplan noch immer in Arbeit ist.²⁸ Die aktuelle Nachfrage in der Tourismus-Information ergab, dass nicht mehr die CWE, sondern die Kulturhauptstadt Europas Chemnitz 2025 GmbH für den Stadtplan zuständig ist.²⁹

Touristen erhalten derzeit einen offensichtlich aktuellen Abreißplan vom Block im DIN A4-Format,³⁰ auf dem allenfalls durch Mitarbeiter:innen in der Tourismus-Information gesuchte Ziele anzukreuzen sind. Diese Pläne sind nicht für das Zu-Fuß-Gehen geeignet, keine Unterstützung für eine barrierefreie Nutzung der Wege und als Print-Medium sind sie auch selbst nicht barrierefrei verwendbar (keine Maßstabsangaben, kaum lesbare Schriftgrößen).¹⁸

- 007 • **Insofern wird die Erstellung einer nach den barrierefreien Kriterien erstellter, möglichst kostenlos abgegebener Innenstadtplan empfohlen, auf dem der „Grüne Kulturweg“ und der „Innenstadtnahe Kulturweg“ als barrierefreie Wegeführungen eingetragen werden.**
- 008 • **Selbstverständlich muss dieser Plan auf der Website abruf- und auch ausdrückbar sein und bereits im Bahnhofsbereich zur Verfügung stehen.**

9. Ist die Beleuchtung der Wege ausreichend?

Am 19. April 2023 wurde ein erster Beleuchtungs-Check³¹ durchgeführt, da vorauszusetzen ist, dass sich Gäste auch in der dunkleren Jahreszeit auf diesen Wegen zurechtfinden müssen. Dieser Check bezog sich allerdings auf die beiden zuerst anvisierten Varianten (vgl. Abschnitt 5). Die wenigen Aussagen zur fehlenden Ausleuchtung von Wegen wurden in der folgenden Analyse (siehe Abschnitt 11.) soweit wie möglich aufgenommen.

Ausgesprochene „Angstabschnitte“ wurden nicht festgestellt.³² Allerdings ist die Situation in Abendstunden im letzten Abschnitt Am Wall kurz vor der Theaterstraße möglicherweise für ältere Menschen durchaus problematisch. Maßnahmen dürfen allerdings nicht zur Verdrängung führen, da solcherart Sammlungspunkte zum sozialen Miteinander in einer Großstadt dazu gehören.

10. Wie sieht die Situation bei ungünstigen Witterungsverhältnissen aus?

Zunehmende Probleme sind aufgrund der Klimaveränderungen starke Sonnenstrahlung und zu hohe Temperaturen in Innenstadtbereichen. Deshalb werden beschattete Wegeabschnitte, Sitzangebote in Schattenlage sowie Trinkwasser als Aspekte barrierefreier Wegeführung angesehen. Auf diese wird in der folgenden Analyse an verschiedenen Stellen hingewiesen.

10 Es gibt Stellen, an denen Gehwege nach einem Regen für längere Zeit zumindest teilweise nicht zu benutzen sind. Hinweise wurden in der folgenden Analyse (siehe Abschnitt 11.) soweit wie möglich aufgenommen. Problematisch ist die Begehung der Wege z.B. bei Starkregen. Es ist zugegebenermaßen in Stadtbereichen ein Problem, außerhalb von Restaurationsangeboten Unterstellmöglichkeiten zu finden. Auf den untersuchten Wegerouten kommt noch hinzu, dass es auch nicht viele Restaurationsangebote gibt.

Die Straßenzustände bei Schnee und Glatteis konnten im Bearbeitungszeitraum Mitte März bis Ende Juni 2023 nicht analysiert werden. Es liegen aber durch die Fußverkehrs-Checks in den Jahren 2017/18 deutliche Hinweise dafür vor, dass der Winterdienst in der Stadt damals nur sehr unzureichend funktionierte.³³

- 009
- **Wenn sich an den städtischen Regeln im Winterdienst und auch an der Kontrolle der Umsetzung in den letzten Jahren nichts verändert hat,³⁴ dürfte dies für die Wintermonate 2024/25 und 2025/26 durchaus ein Aspekt sein, der noch einmal eine nähere Betrachtung notwendig macht.**



Gerade die Wintermonate könnten Anlass für einen Stadtbesuch mit Ausstellungs-, Theater-, Oper- ... Besuch(en) sein. Deshalb sollte diese Frage vor dem 1.1.2025 zur Sprache kommen und noch einmal intensiv überdacht werden.



11. Analyse und Empfehlungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Analysen durch die verschiedenen Fußverkehrs-Checks, zahlreiche Fachgespräche und Gesprächsrunden aufgenommen. Für die Varianten werden Empfehlungen für Maßnahmen ausgesprochen, die im Abschnitt 13. kategorisiert und im Abschnitt 14. noch einmal in Tabellenform zusammengefasst werden.

Mit Ausnahme von reinen Fußwegeabschnitten wurde aus finanziellen Gründen erst einmal jeweils nur eine Gehwegseite untersucht und diese soll entsprechend

umgestaltet werden. Dabei bilden die Gehwegbeläge einen Untersuchungs-Schwerpunkt, wobei allerdings auch Sehenswertes, wie hier im Foto, nicht außer Acht gelassen werden sollte. Grundsätzlich sollen alle empfohlenen Maßnahmen darauf ausgerichtet sein, den Fußverkehr unter besonderer Berücksichtigung behinderter Menschen zu stärken.³⁵

11

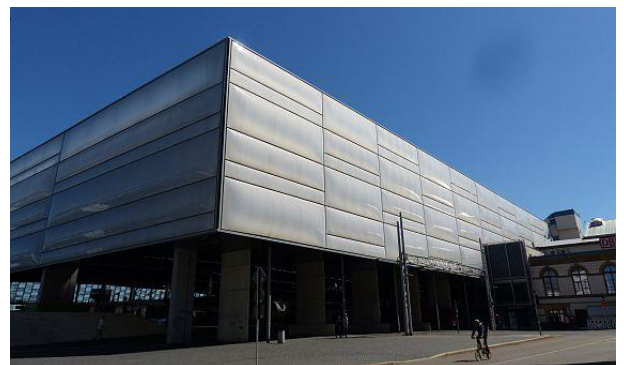
11.1 Variante: „Grüner Kulturweg“

Für das 1852 eröffnete historische Gebäude des Hauptbahnhofes Chemnitz wurde zuletzt 1973-76 die Gleis-Halle im Stil der Internationalen Moderne neu gebaut. Von außen wird die mit LED's bestückte Medienfassade bei Dunkelheit kunstvoll illuminiert, bei Tageslicht wirkt sie dagegen nicht besonders ansprechend. Dies wurde auch beim Fußverkehrs-Check kritisiert.



101

- **Im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt sollte überlegt werden, ob hier nicht auch am Tage ein wenig mehr Farbe in die äußere Hallenfassade kommen könnte.**



Touristikorte machen es vor, dass man auch mitunter sehr deutliche Wegweisungen gerade am Anfang des Weges anbringen muss, um Touristen auf den rechten Weg zu bringen.³⁶

102

- **Wir empfehlen eine auffallende Wegweisung, die gleichzeitig als Begrüßung empfunden wird.**

Die Bahnhofshalle ist bereits mit einem kompletten System von Bodenindikatoren ausgerüstet und auch von Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen befahr- bzw. begehbar. Die Beleuchtung des gesamten Geländes wird als ausreichend angesehen.

Der Westausgang mit der Bezeichnung „Ausgang Busbahnhof“ ist, von den Bahnsteigen kommend, ein unnötiger Umweg. Die Begehung der Bahnhofsvorhalle mag zwar aus Immobilien-Gründen für die Eigentümer von Interesse sein, Gäste dürften aber kaum nach Chemnitz anreisen, um hier die Bahnangebote zu nutzen. Darüber hinaus wird auf die Empfangshalle deutlich verwiesen.

103

- **Deshalb wird empfohlen, für diese Variante den Westausgang zur Zentralhaltestelle Hauptbahnhof der Straßenbahnen für den Weg zum Besucherzentrum zu nutzen.**

104

- **Bereits an dieser Stelle auf der oberen Ebene sollte eine Begrüßungstafel zur „Europäischen Kulturhauptstadt 2025“ mit einer deutlichen Kennzeichnung der beiden Wegeverbindungen zum Besucherzentrum in einer Übersichtskarte, der Entfernungsangabe in Meter und Minuten³⁷, einer sehr kurzen Wegeerläuterung in deutscher und englischer Sprache sowie in Blindenschrift (Braille-Schrift) aufgestellt werden.³⁸ Die Karte sollte davor stehend und sitzend zu lesen sein und Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Schattenspender, Sitzmöglichkeiten, WC, evtl. Trinkwasserstellen und Spielplätze enthalten.**

Eine recht anspruchsvolle Aufgabe, für die rechtzeitig eine dafür qualifizierte Firma gefunden werden muss.³⁹

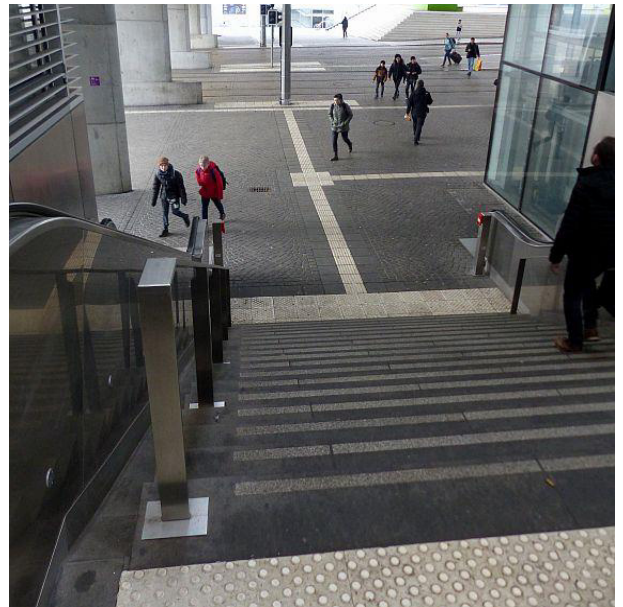


Hier stehen Treppen mit einem Blindenleitsystem, eine Rolltreppe sowie ein Fahrstuhl zur Verfügung. Das Leitsystem wird auf der unteren Ebene bis zur Mauerstraße fortgesetzt.

- 105 **Es ist zu bedenken, ob nicht an der ersten und letzten Stufe auf der rechten Seite eine ein Meter breite grüne Markierung auf der Treppenstufe anzubringen ist** (vgl. Empfehlung 006),

um damit gleichzeitig eine Wegweisung zu schaffen.

Der Fahrstuhl ist auf der oberen und der unteren Ebene vorbildlich eingebunden.



Auch dieser Bereich ist bei Dunkelheit beleuchtet.

In der Fortführung des Weges sind Indikatoren und Lichtsignalanlagen mit akustischen Signalen vorhanden, um den Übergang der zahlreichen Straßenbahnschienen zu sichern.



Dieser sehr kurze Umweg bis zur Mauerstraße dürfte für blinde und sehbehinderte Menschen die sicherste Wegführung darstellen. Während des Fußverkehrs-Checks wurde angemerkt, dass

106

- **einige wenige bereits bekannte Fehlstellen noch auszubessern sind.**

Alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen können nach der Signalisierung über die Straßenbahnschienen auch die schräge Pflasterung direkt zur Georgstraße nutzen.

Der Abgang zur und die Überquerung der Mauerstraße ist wiederum vorbildlich mit Indikatoren ausgestattet.

Die Querung der Mauerstraße direkt an der Georgstraße ist für Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen unproblematisch.

Dagegen ist das Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen auf der Westseite der Mauerstraße zumindest verwirrend.

107

- **Sinnvoller wäre an dieser Stelle ein Abzweigfeld mit einem anschließenden zumindest kurzen Leitstreifen.**

108

- **Aus Kostengründen und zur Vereinfachung der Durchführung von Maßnahmen für das Blindenleitsystem wird empfohlen, insbesondere für kleinere Maßnahmen und soweit es die vorhandenen Untergründe zulassen, Klebe-Bodenindikatoren zu verwenden.**



Diese haben sich in anderen Städten seit vielen Jahren bewährt.⁴⁰

Obwohl die südliche Straßenseite der Georgstraße einen durchgängigen Plattenbelag aufweist,

109

- **wird empfohlen die nördliche Straßenseite bis zur Straße der Nationen zu nutzen.**



Der Übergang zur anderen Straßenseite ist in der Kurve unübersichtlich und durch die Straßenbahnführung und den Busverkehr gefährlich. Da ist die sichere Querung mit einer Lichtsignalanlage an der Straße der Nationen vorzuziehen.

Obwohl die Pflasterung als Leitsystem dienen kann, wird zur Sicherheit empfohlen, auch an dieser Stelle

110

- **ein Abzweigfeld mit jeweils zwei kurzen Leitstreifen vorzusehen.**



Die Straßenbeleuchtung befindet sich in diesem Straßenabschnitt auf der gegenüberliegenden Seite, ist sehr hoch angebracht und auf die Fahrstreifen ausgerichtet. Dadurch und durch den weitgehend hellen Gehwegbelag ist der Gehweg auf dieser Seite aber auch bei Dunkelheit ausgeleuchtet.

In der Georgstraße wird der Plattenbelag an der Ein- und Ausfahrt zum und vom Parkhaus am Bahnhof unterbrochen. Für Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen ist diese Gehwegüberfahrt kein Problem, für blinde und sehbehinderte Menschen ist dieser Wechsel schon irritierend, als handele es sich um eine niveaugleiche Straßenüberführung. Hier aber gilt der eindeutige Vorrang der Gehwegnutzer:innen. Wenn der Gehweg ein Radweg wäre, müsste der „Vorrang des Radverkehrs gegenüber dem ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeug [...] verdeutlicht werden“⁴¹ und würden man auf der Überfahrtstrecke zur Warnung an die Autofahrer:innen Fahrradsymbole aufmalen.



111

- **Warum also hier nicht Fußgängersymbole verwenden oder gleich einen Streifen mit einem Plattenbelag mit eingesetztem Rollstuhlsymbol und Zeichen 239 StVO einbauen?** (vgl. Empfehlung 002)⁴²

Damit würde man das Plattensystem in etwa einhalten können und gleichzeitig eine Orientierungshilfe schaffen, dass sich die Nutzer:innen auf dem richtigen Weg befinden.

Dass es auch anders geht, zeigen mittlerweile einige Städte in Deutschland. Die Stadt Luckenwalde in Brandenburg hat sich zum Beispiel vorgenommen, an allen Gehwegüberfahrten und selbst an größeren Parkplätzen den Gehwegbelag grundsätzlich durchzuführen.⁴³



- 112 • **Die Gehwegdurchführung wurde beim Fußverkehrs-Check favorisiert.**
- 113 • **Darüber hinaus wird empfohlen, auf diesem recht breiten Gehweg auf der Nordseite der Georgstraße einige neue Straßenbäume oder auch Blumenkästen aufzustellen, um den recht tristen Straßenabschnitt etwas aufzulockern.⁴⁴**

Der Übergang über die Georgstraße an der Straße der Nationen ist mit Bodenindikatoren, einem Anforderungsgerät für Sehbehinderte und akustischen Signalen ausgestattet, die Bordsteine sind auf ca. 3 cm abgesenkt. Obwohl die Straßenbeleuchtung auf die Fahrstreifen ausgerichtet ist, sind die Gehflächen beleuchtet. Beim Fußverkehrs-Check wurde vorgeschlagen,



- 114 • **hier eine differenzierte Bordhöhe vorzusehen** und
- 115 • **die Grünzeit an der LSA zu überprüfen und ggf. zu verlängern.**

Auf der anderen Straßenseite befindet sich ein relativ breiter Gehweg, der für blinde und sehbehinderte Menschen eine etwas verwirrende aber noch akzeptable Wegeführung zuerst durch einen Leitstreifen und dann durch eine Pflasterreihe aufweist.



Zum Übergang über die Straße der Nationen führt ein breites Abzweigfeld. Der Übergang ist mit Bodenindikatoren, Anforderungsgeräten und akustischen Signalen ausgestattet, der Bordstein ist auf etwa 3 cm abgesenkt.



- 116 • **Darüber hinaus wird empfohlen, bei Neu- und Umbauten Überquerungsstellen generell mit differenzierter Bordhöhe vorzusehen.**⁴⁵

- 117 • **Es ist zu prüfen, ob das Fußgänger-Grünsignal im Verlaufe des Tages stets mindestens mit einer Gehgeschwindigkeit von maximal 1,2 m/s für die Querung der gesamten Furt⁴⁶ berechnet ist. Ist das nicht der Fall, muss die LSA entsprechend umgeschaltet werden.**⁴⁷



17

Die entsprechenden Schaltpläne standen zur Projektbearbeitung nicht zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Begehung (Werktag, Mittagszeit) ließ sich mit ca. 1,1 m/s die andere Straßenseite erreichen. Es ist aber anzumerken,:

„Die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen beträgt zwischen 0,5 bis 0,8 m/s. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte mit einer Räumgeschwindigkeit $v_r = 1,0$ m/s gerechnet werden.“⁴⁸ Beim Fußverkehrs-Check konnten die Teilnehmer:innen, die mit einem Rollstuhl unterwegs waren, die andere Straßenseite nicht erreichen. Deshalb

- 118 • **wird empfohlen, an allen lichtsignalgeregelten Übergängen auf dieser „barrierefreien“ Route für die Querung eine Gehgeschwindigkeit von maximal 0,8 m/s vorzusehen.**⁴⁹

Deutlich problematischer ist an dieser Signalschaltung, und das Problem tritt leider an sehr vielen Übergängen in der Stadt auf, das sogenannte „Herüberziehen“ durch eine uneinheitliche Signalisierung. Hier wird der Übergang über die Straßenbahngleise mit Grün signalisiert, während die Fußgänger:innen am Rand der Straße noch warten müssen. In der Verkehrssicherheitsforschung gilt dies als eine der „latenten Gefahren“ für die Menschen, die zu Fuß unterwegs sind⁵⁰ und ist deshalb auch nicht mehr regelkonform.⁵¹



- 119 • **Es wird dringend eine Prüfung empfohlen, ob diese Art der Signali-**

sierung wirklich notwendig ist und für die querenden Fußgänger:innen Vorteile bringt.⁵²

120

- **Darüber hinaus ist zu überlegen, ob zur Verringerung der empfundenen Straßenbreite zumindest abschnittsweise neben dem Kreuzungsbereich die Fläche zwischen den Straßenbahnschienen mit Rasen versehen werden kann,**

so wie es bereits an anderen Stellen in der Stadt (z.B. Bahnhofstraße südlich von der Zentralhaltestelle oder wie hier auf dem Foto in der Augustusburger Straße) vorgenommen wurde. Dies ergäbe einen deutlich angenehmeren Straßenraum und würde den „Grünen Kulturweg“ aufwerten.



18

In der Straße der Nationen befindet sich auf der jetzt erreichten westlichen Straßenseite ein Auffindstreifen zur LSA.

121

- **Es wird empfohlen, an dieser Stelle eine zweite Informationstafel zur „Europäischen Kulturhauptstadt 2025“ aufzustellen.** (Vergleiche Empfehlung 104)

Die Kennzeichnung für blinde und sehbehinderte Menschen muss in Richtung Georgstraße unbedingt weitergeführt werden. Da sich auf der nördlichen Straßenseite am Busbahnhof kein Gehweg befindet,

122

- **wird empfohlen, in den vorhandenen Auffindstreifen zur LSA auf dem westlichen Gehweg der Straße der Nationen ein Richtungsfeld mit einem Leitstreifen nach links um die Ecke und ein Ende der Indikatoren einzubauen.**



Damit können blinde und sehbehinderte Menschen hinter der Litfaßsäule in die Georgstraße in Westrichtung geleitet werden. Beim Fußverkehrs-Check wurde dieser Vorschlag erstaunlicherweise als nicht wichtig eingestuft.



Der Plattenbelag und die vorhandene Aufkantung auf der Seite des Schillerplatzes dürften für blinde und sehbehinderte Menschen als Leitlinie ausreichen.



Problematischer sind die Platten allerdings für alle Rollstuhl- und Rollator-Nutzer:innen, denn die Platten haben sich bereits so verschoben und gesetzt, dass Kanten von mehr als 3 Zentimetern durchaus vorkommen.



123

- **Es wird empfohlen, sie dennoch so hinzunehmen und im Rahmen dieses Projektes an diesem kurzen Wegeabschnitt keinen neuen Wegebelag vorzusehen, sondern allenfalls punktuelle Ausfugungen vorzunehmen.**

Darüber herrschte beim Fußverkehrs-Check keine Einigkeit, in einer Stellungnahme von Rollstuhlfahrern wird vorgeschlagen, die Gehwegplatten neu zu verlegen.

Der Schillerplatz mit seinen schatten spendenden Bäumen und den zahlreichen Sitzgelegenheiten ist eine geradezu notwendige Abwechslung auf dem bisherigen Weg. Noch in diesem Jahr soll damit begonnen werden, ihn in seinem historischen Stil umzugestalten. Seine Lage und die sich bietenden Ausblicke machen eine Einbeziehung in den „Grünen Kulturweg“ unabdingbar. So sahen es auch die Teilnehmenden am Fußverkehrs-Check.



Im Gegensatz zur bisherigen Wegeführung ist ein Hauptweg in Nord-Süd-Richtung mit einem festen Belag aus Mosaikpflaster vorgesehen.⁵³ Dieser soll für alle Verkehrsteilnehmer:innen nutzbar sein.

- 124 • Deshalb wird empfohlen, ab der Straße der Nationen noch ein kurzes Stück der Georgstraße zu nutzen, um dann in der Mitte des Schillerplatzes in die Parkanlage einzubiegen.
- 125 • Diese Wegeführung setzt voraus, dass für blinde und sehbehinderte Menschen an den Platzeingängen, die nicht in den „Grünen Kulturweg“ eingebunden werden, Leitsysteme eingesetzt werden.



Dafür reichen erhöhte Kanten am Wegrand aus.

- 126 • Dagegen muss am Eingang des befestigten Hauptweges die Aufkantung fortgesetzt und als Leitlinie über den Platz fortgesetzt werden.
- 127 • Darüber hinaus müssen an den Querwegen Bodenindikatoren zumindest linksseitig eingesetzt werden.



Sollte das Blindenleitsystem nicht umsetzbar sein, beim Fußverkehrs-Check wurde der Park-Abschnitt sehr in Frage gestellt, wird doch empfohlen,

- 128 • den Zugang diagonal von der Straße der Nationen zur Mitte des Schillerplatzes zu wählen,

da er kürzer und auch attraktiver ist. Hierüber gingen aber die Meinungen beim Fußverkehrs-Check auseinander. Letztlich aber ist das wichtig für die Wegweisung (vgl. Empfehlung 003 – 005) und die Informations-Tafeln (vgl. Empfehlung 104), da es nur eine Wegeführung geben sollte.

Der bisherige Hauptweg wird durch wenige Laternen ausreichend beleuchtet.

129

- **Es wird vorausgesetzt, dass auch der neue Hauptweg bei Dunkelheit beleuchtet wird.**

Die Beleuchtung in der parallel verlaufenden Straße der Nationen ist nicht besser, da die Fahrspuren und nicht der Gehweg beleuchtet werden.

Derzeit sind die Wege im Park teilweise sehr schadhaft und mit Gehhilfen nur schwerlich begehbar. Aber das soll sich ändern: Der Hauptweg von der Georgstraße zur Richard-Tauber-Straße soll neu befestigt werden.

Nach der derzeitigen Planung ist vorzusetzen, dass eine Wegeführung direkt in Richtung Petrikirche führt. Von hier aus folgt übrigens ein Wegeabschnitt des bereits im Chemnitz-Innenstadtplan (vgl. Abschnitt 8: publipress) vorgeschlagenen „Spaziergang durch die Innenstadt“ bis zur Brückenstraße.

Am Ausgang des Schillerplatzes führt der Weg auf die Richard-Tauber-Straße.

Für den Übergang über die Richard-Tauber-Straße ist die Straße auf der östlichen Seite der Petrikirche weniger geeignet, weil sie keinen Gehweg bietet und als Zufahrt für das anliegenden Hotel-Gebäude genutzt wird. Der Straßenabschnitt ist bei Dunkelheit nicht beleuchtet.



- 130
- **Deshalb wird der Weg auf der westlichen Seite der Petri-Kirche empfohlen.**

Bei den Begehungen war diese Empfehlung allerdings umstritten. Sollte der östliche Übergang gewählt werden,

- 131
- **wird ein Verkehrsberuhigter Bereich⁵⁴ sowie eine Beleuchtung des Straßenabschnittes empfohlen.**

- 132
- **An der Richard-Tauber-Straße sollte wegen des Parkdrucks bei öffentlichen Veranstaltungen mindestens der Einbau eines vorgezogenen Seitenraumes (Gehwegnase) vorgesehen werden.⁵⁵**

In der Planung ist allerdings eine Gehwegüberfahrt für den gesamten Bereich vorgesehen. Dies würde eine aufwändigere Umgestaltung auch mit einem Leitsystem erfordern, aber auch eine noch bessere Lösung darstellen.

An dem kurzen Weg westlich der Petri-Kirche zum Theaterplatz befindet sich links ein Gebüsch mit Unterbrechung. Rechts befindet sich eine Wiesenkante, die als Leitlinie für blinde und sehbehinderte Menschen dienen kann.

Der Übergang über die Richard-Tauber-Straße ist bei Dunkelheit ausreichend beleuchtet, aber nicht der folgende kurze Wegeabschnitt.

- 133
- **An dieser Stelle müsste der Weg mit mindestens zwei neuen Lampen beleuchtet werden.**

- 134
- Darüber hinaus bietet sich die Wiese für einen überschaubaren Kleinkinderspielplatz mit einem Elternsitzplatz an,**

da es bisher auf der gesamten Strecke außer das gemeinsame Gehen keine weitere Bewegungsmöglichkeit für Kinder gibt (vgl. Abschnitt 12).



Auf diesem Weg ist die eindrucksvolle Architektur der Petrikirche zu bewundern.



Den Theaterplatz zwischen der Petrikirche und dem historischen Opernbau betretend, kann man das Kulturzentrum mit den Kunstsammlungen auf der anderen Platzseite am besten wahrnehmen.



Bei Dunkelheit ist der Platz kunstvoll beleuchtet.

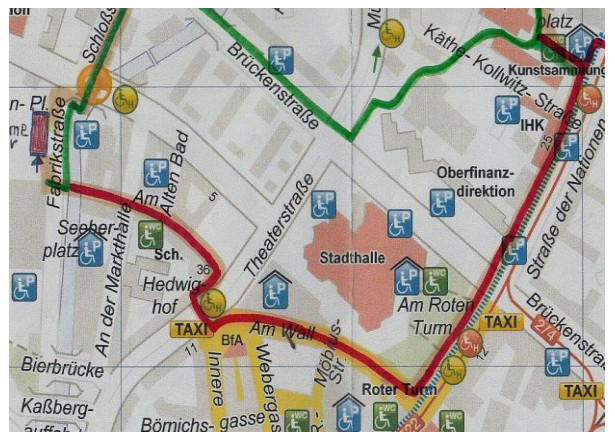


Dieses Bauensemble muss bei beiden Varianten der Kulturwege Bestandteil sein.

135

- **Es ist zu überdenken, ob der Theaterplatz nicht als Verknüpfungspunkt der beiden Wegeverbindungen dargestellt werden sollte.**

Es würde bedeuten, darauf hinzuweisen, dass ab hier auch der „Innenstadtnahe Kulturweg“ gewählt werden kann. Auf jeden Fall ist der Theaterplatz ein herausragender Orientierungspunkt.⁵⁶



Auf dem Theaterplatz darf die Struktur des Bodenbelages nicht durch Bodenindikatoren verändert werden.



Als Wegeführungskanten dienen auf beiden Seiten die Treppenstufen.



Bei entsprechender Witterung bietet der Eingangsbereich der Kunstsammlungen einen Unterstell- und Aufenthaltsraum mit Sitzgelegenheiten und ein kleines Café.



Das Gebäude ist gleichzeitig ein öffentlicher Durchgang, allerdings nur zu den angegebenen Öffnungszeiten und nicht für Rollstühle oder Rollatoren geeignet.⁵⁷



An der Tür sind alle möglichen Symbole aufgetragen, aber nicht das einer öffentlichen Toilette. Hier gibt es aber einen Fehlbedarf auf dem „Grünen Kulturweg“ und auch auf dem „Innenstadtnahen Kulturweg“ und der nach dem Regelwerk als „wünschenswert“ angegebene „Abstand von 300 m (öffentlich nutzbare) Sanitäranlagen“ ist nicht einzuhalten. Ganz im Gegenteil ist bisher auf den gesamten Strecken von ca. 1500 Metern nicht eine einzige Toilette vorhanden. Deshalb wird empfohlen,



136 **zumindest im Jahr der Kulturhauptstadt eine WC-Öffnung anzudeuten.**

Der Innenbereich ist mit Bodenindikatoren ausgestattet.



Auf der anderen Seite des Gebäudes zur Käthe-Kollwitz-Straße befinden sich Bodenindikatoren, aber keine Rampe.



Die baumbestandene Käthe-Kollwitz-Straße ist sehr angenehm zu begehen.

- 137
- **Der Durchgang durch das Gebäude der Kunstsammlungen ist für Rollstuhlfahrer keine Alternative.**



Zurück zum Theaterplatz, auch hier befinden sich ausreichend Sitzgelegenheiten, allerdings wiederum in Reihe und ohne Tische (vgl. Anmerkung 312 + 313).



Der alternative Weg führt durch diesen kurzen Bogengang zur Karl-Liebnecht-Straße. Der dann folgende etwas abschüssige Weg war bei der Begehung auch für Aktivrollstuhlfahrer:innen überwindbar.



Dort, an der Durchfahrt durch die Anbauten zur Oper, befindet sich eine weitere etwas romantischere Sitzgelegenheit.



Bei der Begehung wurde darauf hingewiesen, dass der Theaterplatz gerade im Jahr 2025 des Öfteren für öffentliche Veranstaltungen genutzt werden wird und es möglicherweise dadurch zu Querungs-Problemen kommen könnte. Die zu untersuchende Alternative führt in der Richard-Tauber-Straße über die westlich gelegene breite Ausfahrt einer Parkanlage zur Karl-Liebknecht-Straße.

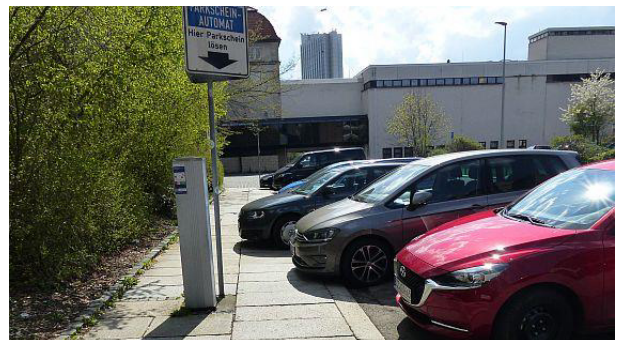


Die Gehweg-Einmündung ist für Menschen mit einem Rollstuhl oder Rollator problematisch.



26

Mitten auf dem Gehweg in der Karl-Liebknecht-Straße wurde eine Parkuhr installiert und die Fahrzeuge parkten bei dreifacher Begehung stets bis zur Hälfte der Gehwegbreite.



Dies, obwohl die überbreite Fläche in der Karl-Liebknecht-Straße vor dem Opernhaus-Durchgang ein geordnetes Parken zulassen würde.



Der Durchgang ist dann wieder begehbar, aber auch nicht attraktiv.



Auf der anderen Seite führt der Gehweg direkt auf die Fahrstreifen. Insgesamt müsste dieser kurze Abschnitt sehr intensiv umgestaltet werden und deshalb

- 138
- **wird empfohlen, diesen Abschnitt nicht in die Route zu integrieren.**



Zurück zum Abgang durch den Bogenweg vom Opernplatz zur Karl-Liebknecht-Straße. Hier fehlt eine Orientierungshilfe in Richtung Westen (links). Empfohlen wird

- 139
- **ein Auffindstreifen und ein kurzer Leitstreifen in südliche Richtung.**



An der Einmündung in die Käthe-Kollwitz-Straße

- 140
- **wird eine Bodenindikation für eine ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe empfohlen⁵⁸, die davor gesetzt werden sollte, um den Ausradiusradius zu verkleinern.**



Die Einmündung der Karl-Liebknecht-Straße in die Käthe-Kollwitz-Straße ist eine Ansammlung von Parkplatz- zu- und -abfahrten. Auffallend sind darüber hinaus die überdimensionierten Eckausrundungen und Kraftfahrzeugverkehrs-Flächen. Dies ist, wie bereits erwähnt, ein Abschnitt des empfohlenen „Spaziergang durch die Innenstadt“.



Diese Fläche muss überquert werden, wobei das Ziel auf dem ersten Blick nicht auszumachen ist. Es handelt sich um eine der schwierigsten

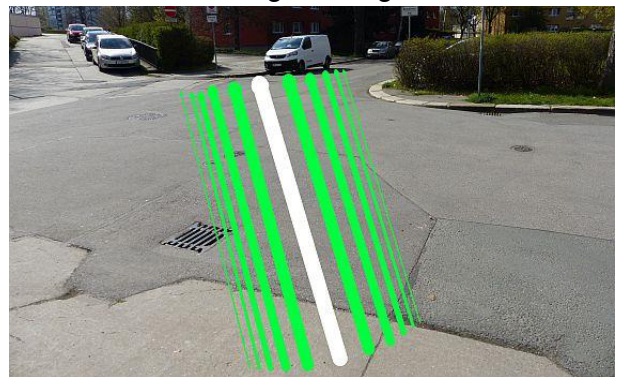


Stellen der gesamten Route und hier muss grundsätzlich über die Priorität des Fußweges entschieden werden. Ein Umbau mit einem ordentlich geführten Gehweg wäre sehr kostenintensiv. Ein Verkehrsberuhigter Bereich nach StVO würde das Problem der uneinsichtigen Wegführung nicht lösen und ein Fußgängerüberweg ist nach den Regelwerken ausgeschlossen.

Kostengünstig wäre es, so wie in vielen Staaten auf der Welt erfolgreich erprobt, Querstreifen zu markieren, die zum Überweg hin breiter werden und in der Mitte wie ein Zebrastrreifen in Gehrichtung wirken. Diese „optischen Schwellen“ täuschen eine Teilaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor, fördern damit die Aufmerksamkeit der Fahrenden und vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland dürfen sie nach der Straßenverkehrs-Ordnung⁵⁹ lediglich nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Sie sind aber zum Beispiel in hellblau⁶⁰ nicht definitiv ausgeschlossen und genauso wirksam. Das bereits umgesetzte Gestaltungselement „blaue Zone“ wäre eine vergleichbare Maßnahme außerhalb der eher einengenden StVO und ihrer Verwaltungsvorschriften.⁶¹ Es wird vorgeschlagen:



- 141 • **Über die gesamte Fläche wird als Bodenindikation ein Leitstreifen durchgeführt.**
- 142 • **An beiden Rändern des Leitstreifens werden hellblaue oder grüne Farbstreifen aufgetragen, die zur Seite schmaler werden.**



Grüne Streifen würden sich natürlich besser eignen, wenn die Idee mit dem Begriff des „Grünen Kulturweges“ aufgegriffen wird. Dann ließe sich die Maßnahme als zusätzliche Wegweisung eventuell auch an anderen Stellen einsetzen.

Auf der anderen Straßenseite

- 143 • **wird eine Gehwegvorstreckung⁶² mit Bodenindikatoren für eine ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.**

Seitlich davon wurde mit Bitumen eine provisorische Rampe ausgebildet, die jetzt entfernt werden kann.



Auch rückwärts betrachtet ist der frequentierte Weg völlig unklar.



Hinter der Käthe-Kollwitz-Straße folgt eine recht breite Durchwegung mit einer etwas vernachlässigten Grünanlage mit Sitzgelegenheiten.

- 144
- **Es empfiehlt sich, die Grünflächen etwas aufzufrischen.**

Leider enthält die breite Gehflächen Unebenheiten mit Pfützenbildung.



Aber auch mit zwei Kunstwerken auf der Westseite.



29

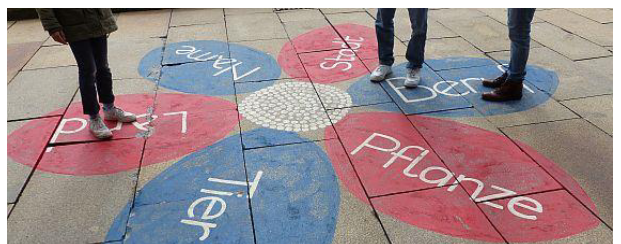
Auf der Ostseite befindet sich ein hochgesetzter Parkplatz.

- 145
- **Hier oder an einer anderen Stelle sollte auf dem Weg eine öffentliche Toilette aufgestellt werden.**

In den Regelwerken wird ein Abstand von 300 Metern für öffentlich nutzbare Sanitäranlagen empfohlen.⁶³ Diese Anforderung ist auf diesen Routen nur sehr schwerlich einzuhalten. Auf dem Foto ein Beispiel einer transportablen behindertengerechten Toilettenanlage.⁶⁴



- 146
- **Aufgrund der vorhandenen Fläche wäre auch ein einfaches und nicht zu großflächiges Unterhaltungsspiel-Angebot möglich, wie es z.B. in der Brückenstraße vorhanden ist.**



Auf der anderen Wegseite befindet sich ein beliebtes Restaurant – Café mit zahlreichen Außenplätzen.



Obwohl gerade dieser Teil der Innenstadt weitgehend aus Autoparkflächen besteht, werden hier die Fahrzeuge dennoch direkt vor den Tischen abgestellt.



- 147
- **Eigentlich wäre hier eine bis auf den Eingang durchgehend begrünte Abschirmung gegen die gegen die stark befahrene Mühlenstraße sinnvoller.**

Der östliche Gehweg in der Mühlenstraße ist sehr breit, aber es folgt sofort eine weitere Parkplatzein- und -ausfahrt. Es wird empfohlen,



- 148
- **ein Fußgängersymbole aufzutragen oder einen Streifen mit einem Plattenbelag mit eingesetztem Rollstuhlsymbol und Zeichen 239 StVO einzubauen.** (vgl. Empfehlungen 002 und 111)
- 149
- **Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wird darüber hinaus empfohlen, die Hecken auf der östlichen Steile stark einzukürzen oder sogar zu entfernen.**
- 150
- **An dieser Stelle würden sich auch einige wenige Straßenbäume gut ausmachen.**

Direkt im Kreuzungsbereich Brückenstraße / Mühlenstraße befindet sich eine sehr angenehme Grünanlage mit Sitzmöglichkeiten, die man ohne einen Hinweis nicht wahrnimmt. Sie ist allerdings zu Verkehrszeiten auch nicht leise.



- 151
- **Im Gehwegbereich der Kreuzung Brückenstraße – Mühlenstraße sollte eine weitere Infotafel aufgestellt werden** (vgl. Empfehlung 104).

An dieser Stelle biegt der empfohlene „Spaziergang durch die Innenstadt“ (siehe Abschnitt 8: publicpress) in die Brückenstraße ab.

Die Querung an der Furt über die Mühlenstraße ist insgesamt in einem desolaten Zustand und soll generell restauriert und auf den Stand der Technik gebracht werden. Deshalb sind hier nur wenige Maßnahmen vorzunehmen, die möglichst nicht wieder rückgängig gemacht werden müssen. Grundsätzlich aber sind



- 152 • **an der Lichtsignalanlage akustische Signale zu installieren.**

- 153 • **Empfohlen werden auf beiden Straßenseiten Bodenindikatoren mit differenzierter Bordhöhe.⁶⁵**



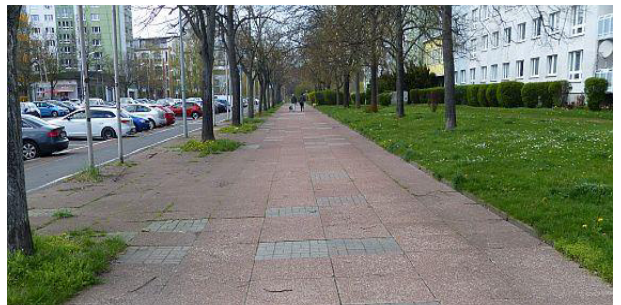
- 154 • **Darüber hinaus wird auch an dieser Lichtsignalanlage als ein wichtiger Übergang auf einer „barrierefreien“ Route für die Querung der gesamten Furt eine Gehgeschwindigkeit von maximal 0,8 m/s empfohlen (vgl. Empfehlung 118).**

Auf dem folgenden Gehweg auf der nördlichen Seite der Brückenstraße gibt es nur sehr wenige wirkliche Schadstellen, die zu einem Unfall führen könnten.

- 155 • **Diese sind zumindest notdürftig zu reparieren.**



Im letzten westlichen Abschnitt der Brückenstraße werden die Flächen weitestgehend als Parkplätze genutzt. Daneben befinden sich ein Fahrradstreifen und ein promenadenmäßiger breiter Gehweg. Bei Be-
laubung der Baumreihen



- 156 • **ist zu prüfen, ob der Gehweg ausreichend beleuchtet wird.**

- 157 • **Darüber hinaus könnte hier ein Balancier-Mäuerchen auf der rechten Wegseite ein wenig Abwechslung für Kleinkinder bieten.**

Der Gehweg endet diffus: Per Markierung wird der Radweg auf den Gehweg der Chemnitz-Brücke geführt, der Gehweg endet in einer Bitumen-Fläche wie eine Sackgasse.

Ab dieser Stelle bieten sich drei Alternativen an: Erstens ein begrünter Weg Richtung Westen, südlich der Chemnitz, dann die Hartmannstraße Richtung Westen bis zum Übergang Schloßstraße / Fabrikstraße, zweitens der südliche Gehweg oder drittens der nördliche Weg in der Theunertstraße und dann bis zur Schloßstraße.

Der begrünte Weg beginnt unschön mit Abfallcontainern und einem zugeparkten Wegeingang. Unabhängig davon, ob dieser Wegeabschnitt in den „Grünen Kulturweg“ aufgenommen wird,



158

- **empfiehlt sich, hier das Parken zumindest durch Markierung zu unterbinden und ein Fußgängersymbol aufzutragen** (vgl. Empfehlung 111).

32

Der gesamte Straßenabschnitt der Brückenstraße ab der Mühlenstraße besteht aus Flächen für das Abstellen von Kraftfahrzeugen. Da muss es nicht sein, dass auch hier geparkt wird.

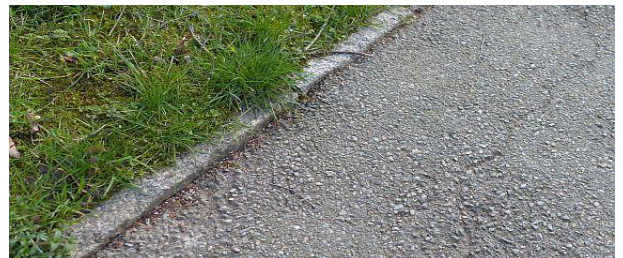
159

- **Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob nicht auch der Gehweg in diesem Zusammenhang abgesenkt werden kann oder gar Bodenindikatoren angebracht werden können.**

Der dann folgende durchaus attraktive kurze Abschnitt südlich der Chemnitz ist ein getrennter Rad- und Gehweg⁶⁶, wobei nicht klar ist, welche Seite welche Funktion ausfüllen soll.



Für blinde und sehbehinderte Menschen gibt es an der Rasenkante ein ausreichendes Leitsystem.



Es wird allerdings durch den südlichen Abzweig unterbrochen.



Der letzte kurze Weg in der Hartmannstraße ist dann wieder weniger attraktiv, er ist ein sehr autoverkehrsreicher und damit verlärmtter Abschnitt. Der Übergang an der Lichtsignalanlage ist nicht mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.



Deshalb bietet es sich an, die Route auf der nördlichen Gehwegseite der Hartmannstraße bis zur Schloßstraße zu führen.



Dort ist der Übergang barrierefrei ausgestattet. Dennoch hat diese Variante den Nachteil, dass die Nutzerinnen und Nutzer auf etwa der Hälfte des Weges unter dem Straßenlärm zu leiden haben. Deshalb sind die beiden anderen Varianten zu betrachten:



Der südliche Gehweg in der Theuernerstraße war zu allen Zeitpunkten der Begehungen deutlich weniger genutzt. Er wird offensichtlich nicht als die attraktivste Straßenseite eingeschätzt. Darüber hinaus ist die Querung des Radweges am Ende der Brückenstraße nicht gut umzusetzen.



Die dritte Alternative, der nördliche Gehweg scheint attraktiver zu sein und er ist bei Dunkelheit beleuchtet.



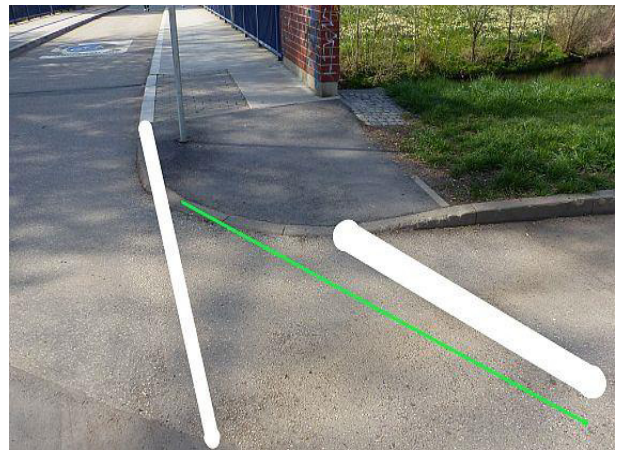
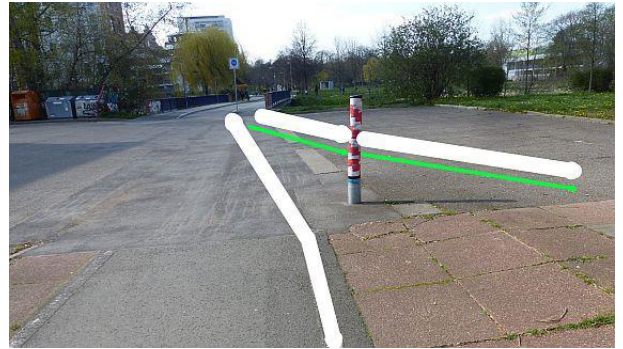
Außerdem bietet er die angenehmsten Ausblicke und bindet die Spielanlagen am Ende des Weges deutlicher ein. Deshalb

- 160
- **wird empfohlen, den nördlichen Weg in der Theunertstraße zu wählen.**



Es wird empfohlen,

- 161
- **Bodenindikatoren als Leitstreifen vom Gehwegende mit Plattenbelag bis zur Gehwegmitte an der Chemnitzbrücke einzubauen oder zu verkleben.** (vgl. Empfehlung 108)
- 162
- **Den Bodenindikatoren könnten grüne Streifen angefügt werden.** (vgl. Empfehlungen 141, 142)
- 163
- **Die vorhandene Markierung ist zu entfernen und sollte durch eine Fahrstreifenbegrenzung zwischen dem Rad- und dem Gehweg ersetzt werden.**⁶⁷
- 164
- **Neben der Bewegungsanlage wird das Aufstellen einer Sitzgelegenheit mit einem Tisch und möglichst einem Wetterschutz empfohlen,**



da es zwischen der Kreuzung Brückenstraße / Theaterstraße und dem Besucherzentrum derzeit keine Sitzmöglichkeit gibt.

- 165
- **An dieser Stelle wäre eine weitere Informationstafel mit Stadtkarte sinnvoll** (vgl. Empfehlung 104),

da sich auf der anderen Straßenseite Spielplätze und eine neue größere Grünanlage befindet, die den Schloßteich an die Innenstadt anbindet. Dieser Grünzug gehört zu den schönsten Naherholungsgebieten der Innenstadt. Ohne einen solchen Hinweis, würden Gäste diese städtischen Zusammenhänge gar nicht bemerken.



An der Kreuzung der Theunertstraße / Schloßstraße biegt die Fahrradstraße nach Norden ab und der „Grüne Kulturweg“ nach Süden. Spätestens hier muss also die Fahrradstraße gequert werden.



Radverkehr kann verstärkt durch die gestiegenen Geschwindigkeiten und die geräuscharme Annäherung insbesondere für blinde, sehbehinderte und ältere Menschen eine große Gefahr darstellen. Deshalb ist dieser Übergang über die als Fahrradstraße eingerichtete Theunertstraße in dieser Form nicht akzeptabel.



166

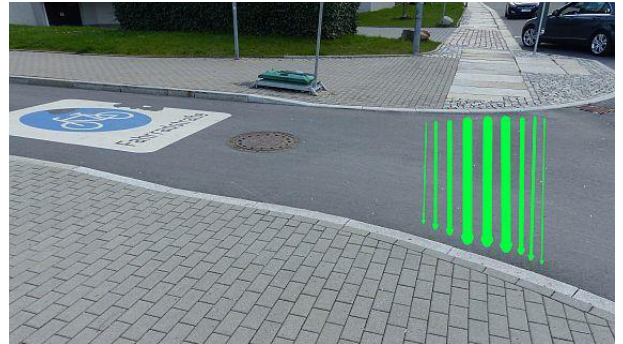
- **Eine sicherere Lösung wäre ein Fußgängerüberweg über die Fahrradstraße, der allerdings im Gegensatz zum Foto von der Stadt Mönchengladbach nur 10 cm breite Streifen haben sollte. Sinnvoller wäre es allerdings, die blauen oder hier besser grünen Streifen seitlich vom Fußgängerüberweg anzubringen.**⁶⁸



Maßnahmen, die mögliche Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vermindern könnten, sind leider derzeit umstritten und so war hier auch beim Fußverkehrs-Check keine Einigkeit zu erzielen. Gewisse Sympathien gab es zu den grünen Längsstreifen (vgl. Empfehlungen 142 + 167).

Auf jeden Fall sollten aber die Radfahrenden, zumal es sich hier um eine Kurve aus der Schloßstraße handelt, auf möglicherweise querende Fußgänger aufmerksam gemacht werden. Da Bodenindikatoren⁶⁹ abgelehnt wurden und ein Fußgängersymbol direkt neben dem Fahrradsymbol wenig Aufmerksamkeit hervorrufen würde, wird alternativ als eine kostengünstige Maßnahme empfohlen,

- 167
- **die Idee mit den grünen Längsstreifen** (siehe Empfehlung 142) **auch an dieser Stelle umzusetzen.**



Gegenüber dem Beruflichen Schulzentrum für Technik II - Handwerkerschule - wird der Plattenweg mit Unterbrechungen fortgesetzt. Die östliche Straßenseite der Schloßstraße ist ausreichend beleuchtet, während auf der anderen Straßenseite jegliche Beleuchtung fehlt. Deshalb ist es auch richtig, den Weg hier noch auf dem östlichen Gehweg fortzuführen.



Kurz vor der Hartmannstraße sind die Plattenschäden noch einmal besonders deutlich.



Hier sind doch einige Stolperstellen vorhanden.

- 168
- **Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob punktuelle Ver fugungen ausreicht.**



169

- **Längerfristig ist zu überlegen, ob die Flächenaufteilung in der Schloßstraße in dieser Form bei diesem geringen Kraftfahrzeugverkehrs-Aufkommen gerechtfertigt ist.**



Der Übergang über die Hartmannstraße ist mit Bodenindikatoren und einem Anforderungsgerät für Sehbehinderte ausgestattet, die Bordsteine sind auf ca. 3 cm abgesenkt.

170

- **Es fehlt ein akustisches Signal. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob das Fußgänger-Grünsignal im Verlaufe des Tages stets mit einer Gehgeschwindigkeit von maximal 1,2 m/s für die Querung der gesamten Furt berechnet ist. Ist das nicht der Fall, muss die LSA entsprechend umgeschaltet werden.**²¹



Die entsprechenden Schaltpläne standen zur Projektbearbeitung nicht zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Begehung (Werktag, Mittagszeit) ließ sich mit ca. 0,9 m/s die andere Straßenseite erreichen. Die Dame mit einem Gehstock auf dem Foto hat es allerdings nicht geschafft, ein deutliches Zeichen dafür, dass die 1,2 m/s für eine barrierefreie Querung zu hoch angesetzt sind. Deshalb

171

- **wird auch an dieser Lichtsignalanlage als ein wichtiger Übergang auf einer „barrierefreien“ Route für die Querung der gesamten Furt eine Gehgeschwindigkeit von maximal 0,8 m/s empfohlen** (vgl. Empfehlung 118).

An dieser Stelle bestehen die beiden Möglichkeiten, die Fabrikstraße an der Hartmannstraße zu queren und den westlichen Weg in der Fabrikstraße zu wählen, oder erst einmal auf der östlichen Seite zu bleiben. Beim Übergang über die Fabrikstraße dürfte die Grün-Zeit nicht so problematisch sein, da es sich um eine Querung in Hauptfahrrichtung handelt.

Die Gehwegbeleuchtung ist an dieser Kreuzung sehr gut. Dies trifft auch auf der anderen Straßenseite auf dem ersten Abschnitt des westlichen Gehweges in der Fabrikstraße zu.



Der Zustand des Gehweges auf der östlichen Seite war wegen der Baustelle des Besucherzentrums zum Zeitpunkt der Begehung nicht einzuschätzen.

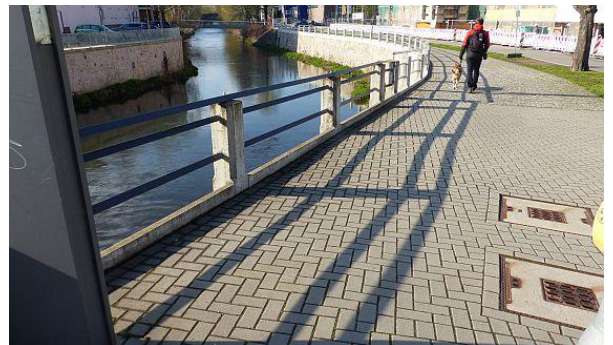


Da am Vorplatz des Besucherzentrums, der ehemaligen Hartmann-Produktionshalle zum Bau von Lokomotiven, ohnehin ein Übergang notwendig erscheint

172

- **wird empfohlen, den Uferweg am Chemnitzfluss entlang auf der östlichen Seite fortzusetzen.**

Dieser Weg ist neu und die Pflasterung wurde beim Fußverkehrs-Check allgemein als barrierefrei bezeichnet.



Wie auch an anderen Stellen sollte zum Jahr der Europäischen Kulturhauptstadt insbesondere

173

- **noch einmal der Uferbereich neben der Chemnitz gereinigt werden.**



Die an der westlichen Bordsteinkante aufgestellten Laternen lassen große Schattenplätze aus.

174

- **Es wird die Aufstellung von mindestens zwei weiteren Laternen auf dem östlichen Gehweg der Fabrikstraße empfohlen.**



Auf der Gehwegseite des Welcome-Center gibt es bisher keine Straßenbeleuchtung.

Der Blick zur alten Markthalle kurz vor dem Übergang zum Haupteingang des Besucherzentrum ist durchaus eines der stadtkulturellen Höhepunkte des ausgewählten „Grünen Kulturweges“.

Der Weg von hier aus zum Stadtzentrum wird im folgenden Abschnitt beschrieben:



11.2 Vom Besucherzentrum zum Stadtzentrum

Der kurze Weg ist identisch mit der Variante "Stadtteilnaher Kulturweg" (Abschnitt 11.3) und wird vorgezogen, weil er die Fortsetzung der Wegeverbindung darstellt, an die höhere Ansprüche an das Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen gestellt werden sollten. Da die Wege stets nur in eine Richtung untersucht werden, gibt es hier eine Doppelung zwischen der Theaterstraße und der Fabrikstraße.

- 201
- **Auf dem Vorplatz zwischen dem zukünftigen Besucherzentrum und der Richard-Hartmann-Halle sollte unbedingt eine Infotafel aufgestellt werden** (vgl. Empfehlung 104).



- 202
- **Als notwendig erachtet wird ein Blindenleitsystem mit Leitstreifen und einem Abzweigfeld in Richtung Übergang zur Fußgängerbrücke über den Chemnitzfluss in Richtung Zentrum.**

Der vorhandene Bitumenbelag würde sich besonders für Klebe-Bodenindikatoren eignen (vgl. Empfehlung 108).

- 203
- **Der Übergang zur Fußgängerbrücke muss unbedingt beleuchtet werden,**

da es eine auffällig helle Beleuchtung am Brückengeländer gibt. Durch die große Diskrepanz der Lichtverhältnisse entsteht derzeit ein dunkles Loch.



- 204
- **Direkt am Übergang über die Fabrikstraße sollten die Poller mit einem Aufmerksamkeitsfeld umgeben werden, wenn der Leitstreifen nicht mindestens 60 cm entfernt daran vorbeigeführt werden kann.**⁷⁰



- 205
- **Poller sollen übrigens mindestens 90 cm hoch sein⁷¹ und sind zu markieren.**

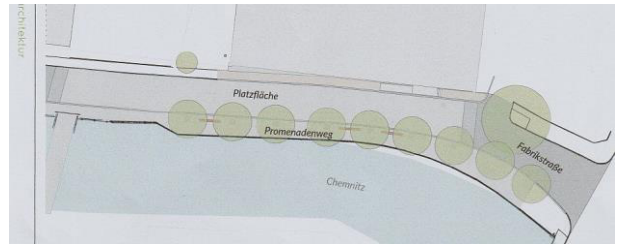
- 206
- **Der gesamte Übergang ist mit Bodenindikatoren auszustatten.**

207

- **Empfohlen wird ein einseitig vorgezogener Seitenraum mit Gehwegabsenkung auf der Ostseite, da dort der vorhandene Gehweg schmaler ist als auf der Westseite.**³³

Ähnliches war wohl schon einmal angedacht worden.

In der Planung ist allerdings eine Gehwegüberfahrt für den gesamten Bereich vorgesehen. Dies würde eine aufwändigere Umgestaltung erfordern, aber auch eine noch bessere Lösung darstellen.⁷² Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße, auch diese Möglichkeit ist im Gespräch,



208

- **sollte hier auf jeden Fall ein breiter Übergang geschaffen werden** (vgl. Empfehlung 167).

209

- **Auch auf der Brückenseite sollten die Poller mit einem Aufmerksamkeitsfeld umgeben werden, da der Leitstreifen nicht mindestens 60 cm entfernt daran vorbeigeführt werden kann.**⁷³



210

- **Die Poller-Markierungen sind zu erneuern.**⁷⁴

Auf der Südseite der Brücke befindet sich eine Restauration mit Außenbereich zum Chemnitzfluss. Die dahinterliegende Freitreppe an der historischen Markthalle ist zwar von der Brücke aus zu sehen, scheint aber nicht direkt erreichbar zu sein.



211

- **Am Brückenausgang wird ein Aufmerksamkeitsfeld mit einem Leitstreifen empfohlen.**

Der folgende Weg wird durch eine Lichtkette oberhalb des Erdgeschosses ausreichend beleuchtet.



- 212 • **An diesem Durchgang sollte ein Wegweiser zum Seeberplatz mit seiner Freitreppe am Chemnitzfluss sowie zur Markthalle aufgestellt werden.**



Da die Außenkanten sehr verwinkelt und die Fläche recht groß ist,

- 213 • **sollte auf diesem Durchgang zumindest der Leitstreifen durchgezogen werden.**
- 214 • **Deutlich besser wäre allerdings für alle Verkehrsteilnehmer:innen ein Plattenbelag mit Symbolen** (vgl. Empfehlung 002).
- 215 • **Der Übergang über die Straße An der Markthalle muss durch Bodenindikatoren mit Auffindstreifen, Abzweigfeldern und möglichst sogar mit einem Leitelement abgesichert werden.**



Der Übergang ist bei Dunkelheit sehr gut beleuchtet.

Die folgenden zwei Fotos zeigen ausnahmsweise einmal die Querungsstelle aus der Sicht der Kraftfahrer:innen:

Die Querung an der Straße An der Markthalle ist für alle Verkehrsteilnehmenden überaus verwirrend, nicht eindeutig und deshalb auch gefährlich. Dies ist baulich ein Verkehrsberuhigter Bereich nach StVO⁷⁵, aber er ist nicht so gekennzeichnet, sondern ist Teil einer Tempo 30-Zone. Dennoch fahren Kraftfahrzeuge nach längerer örtlicher Beobachtung auch in Abendstunden fast regelmäßig mit einer unverminderten zu hohen Geschwindigkeit über diese Querungsstelle, obwohl die Pflasterungen einen Vorrang für den Fußverkehr, also eine Gehwegüberfahrt darstellen.



- 216
- **Hier muss ganz dringend der Vorrang für den Fußverkehr per Beschilderung für einen Verkehrsberuhigten Bereich umgesetzt werden, unabhängig von diesem Projekt.**

In dieser Form ist das nicht akzeptabel. Dieser Auffassung schloss sich auch die eindeutige Mehrheit beim Fußverkehrs-Check an.

Auch die folgende Fläche ist für blinde und sehbehinderte Menschen eine Herausforderung.

- 217
- **Empfohlen wird ebenfalls ein durchgehender Leitstreifen** (vgl. Empfehlung 213, 214).

Beim Fußverkehrs-Check wurde darauf hingewiesen, dass der Weg von Rollstuhlfahrer:innen im Aktivrollstuhl kaum allein zu bewerkstelligen ist. Deshalb

- 218
- **wäre es angemessener, für alle Verkehrsteilnehmer:innen ein Plattenbelag mit Symbolen einzubringen** (vgl. Empfehlung 002).

Bei Dunkelheit ist der Abschnitt nur mäßig beleuchtet, aber durch die Weite auch kein ausgesprochener Angstraum.

Eine Bank, die sicher sehr kostspielig war, aber mit der Enge zu den Kraftfahrzeugen als nicht attraktiv bezeichnet werden muss. Es wird deshalb empfohlen,

- 219
- **mit den Eigentümern der Fläche z.B. das Aufstellen von zwei Pflanzkübeln abzusprechen.**

Da es sich hier um Privat-Flächen handelt, diese Wegeabschnitte aber für die Erreichbarkeit des Besucherzentrum unabdingbar sind, ist zu bedenken,

- 220
- **ob nicht zumindest die Durchwegungen öffentlich gewidmet werden können oder wenigstens eine temporäre Dienstbarkeit verabredet werden kann.**

Die diesbezüglichen Verhandlungen müssen aber sehr zeitnah erfolgen.



Am Eingang zur Schmidt-Bank-Passage wird das Leitsystem durch die vorhandenen Gehwegplatten fortgesetzt. Diese Platten liegen sehr gut.



Der Durchgang ist dann wieder taghell beleuchtet und dann an der Theaterstraße einschließlich des Überganges wird es wiederum sehr dunkel. Der ständige Wechsel von hell zu dunkel ist nicht als barrierefrei zu bezeichnen.

- 221
- **Es wird empfohlen, zwischen dem Durchgang zum Seeberplatz und der Theaterstraße ein Lichtkonzept zu entwickeln,**⁷⁶

da dieser Wegeabschnitt für das Europäische Kulturjahr auch bei dunkler Jahreszeit von höchster Bedeutung sein wird. Nach den Regelwerken soll „eine gleichmäßige Ausleuchtung der Verkehrsflächen und damit der Wegekette gegeben“ sein.⁷⁷

Gerade auch temporäre Hindernisse sind für blinde und sehbehinderte Menschen ein Problem. Deshalb

- 222
- **sollten Genehmigungen für Außenanlagen und Werbungen unbedingt auf diesen Routen nur sehr bedacht erteilt werden.**⁷⁸



Kurz vor der Theaterstraße befinden sich zahlreiche Sitzgelegenheiten in einer nicht besonders ansprechenden Platzgestaltung.

- 223
- **Hier ließe sich neben der Kunst eine kurze Kindebeschäftigung unterbringen,**



für einen längeren Aufenthalt ist es leider recht laut.

Ein paar Schritte weiter

- 224
- **fehlt ein Abzweigfeld mit einem kurzen Leitstreifen**

zum bereits erwähnten Wegeabschnitt. (vgl. Empfehlung 002)



225

- **An der Theaterstraße fehlen auch auf dem neu gebauten Teilabschnitt Bodenindikatoren.**

Die vorhandenen Platten würden sich besonders für Klebe-Bodenindikatoren eignen (vgl. Empfehlung 108).

Der Übergang über die Theaterstraße soll in den kommenden Jahren komplett erneuert werden.

Deshalb wird in der Verwaltung folgende Übergangslösung im Zusammenhang mit der vorgesehenen kurzfristigeren

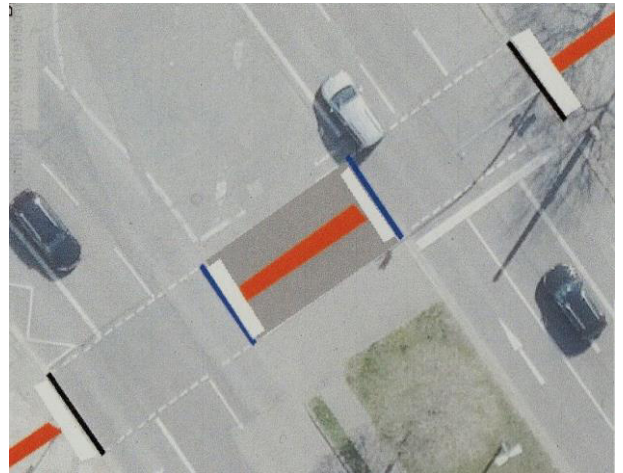


226

- **Ergänzung der Lichtsignalanlage mit einer Blindenakustik diskutiert⁷⁹:**

227

- **Bordanpassung auf 3 cm (schwarz), Mittelinsel neuer Bord 3 cm (blau), Rippenplatten an den Rändern (weiß), Noppenplatten als Führung (rot) und Oberfläche Bitumen (grau).**⁸⁰



Zu überdenken ist in diesem Zusammenhang, ob bei diesen Baumaßnahmen

228

- **nicht gleich differenzierte Bordsteinabsenkungen umzusetzen sind.**

Mit der Überquerung der Theaterstraße ist das Zentrum erreicht.



11.3 Variante: Innenstadtnaher Kulturweg

Für diese Wegeführung wurden in den ersten Entwürfen der Stadtverwaltung verschiedene Varianten vorgeschlagen (siehe Karten in Abschnitt 5). Die Varianten über die Bahnhofstraße oder die Brückenstraße wurden bereits durch die Fußverkehrs-Checks im Jahre 2017 untersucht und als nicht attraktiv eingeschätzt. Eine weitgehend barrierefreie Umrundung der gesamten Innenstadt würde fast eine Verdoppelung der Wegstrecke bedeuten, also einen Weg von annähernd drei Kilometern bis zum Erreichen des Besucherzentrums. Das wäre kaum zumutbar und zudem aus Haushaltsgründen auch kaum in der zur Verfügung stehenden Zeitspanne bis zum Jahr 2025 umsetzbar. Die Routenwahl über die Carolastraße wurde allerdings 2017 ebenfalls für Touristen als nicht besonders attraktiv eingeschätzt, obwohl sie für die Pendlerinnen und Pendler sicher die direkteste Verbindung vom Bahnhof zu Innenstadt darstellt und auch genutzt wird.⁸¹ Die geplante Einbeziehung des Hauptausganges des Bahnhofes in die Begrüßung der Gäste in der Europäischen Kulturhauptstadt (vgl. Abschnitt 5) führt allerdings unweigerlich dazu, den „Innenstadtnahen Kulturweg“ nicht, wie zuerst vorgeschlagen, ebenfalls über den westlichen Bahnhofsausgang zu führen (vgl. Abschnitt 11.4), sondern über den Bahnhofsvorplatz und die Carolastraße zur Straße der Nationen.

In diesem Abschnitt sind auch Fotos der Fußverkehrs-Checks aus den Jahren 2017/18 verwendet worden (vgl. Abschnitt 4).

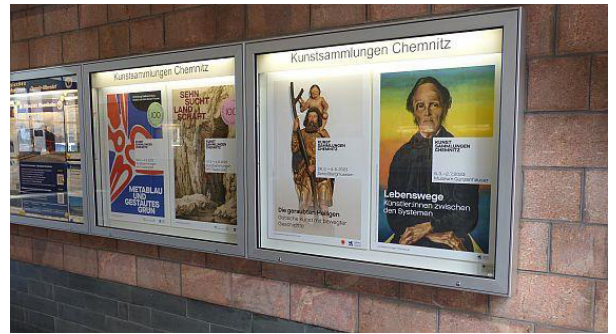
46

Der Weg wurde im Innenstadt-Plan für mobilitätseingeschränkte Menschen bereits als ein „barrierefreier Weg Bahnhof – Stadtzentrum“ bezeichnet (blau gestrichelte Linie), wobei man sich allerdings auf Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte bezog und nicht auf blinde und sehbehinderte Menschen. Der Weg vom Hauptbahnhof zur Straße der Nationen ist allerdings nicht unproblematisch für alle, die zu Fuß, mit dem Rollator oder Rollstuhl vom Hauptbahnhof zur Innenstadt möchten.

Der Bahnsteigbereich wurde bereits dargestellt (vgl. Abschnitt 11.1). Für den „Innenstadtnahen Kulturweg“ soll der Hauptausgang über die Bahnhofsvorhalle gewählt werden. Ob und was hier seitens der Kulturhauptstadt Europas Chemnitz 2025 GmbH vorgesehen ist, war zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht bekannt.



Im Ausgangsbereich befinden sich an der Wand Hinweise auf die Kunstsammlungen, aber leider keine Stadttinformationen und auch kein Stadtplan.



- 301
- **Es ist zu entscheiden, ob die Begrüßungstafel im Bahnsteigbereich** (vgl. Empfehlung 104) **ausreicht oder hier eine zweite aufgestellt werden sollte.**

Der Ausgang ist nicht als Weg zum Zentrum, sondern lediglich als Fluchtweg gekennzeichnet. Nicht sehr einladend.



- 302
- **Es wäre sicher sinnvoll, hier den Ausgang in Richtung Stadt deutlich zu kennzeichnen** (vgl. Empfehlung 102).

Aufgrund der zeitweise vorhandenen starken Sonneneinstrahlung (Südseite) am Bahnhofsausgang ist die Situation nicht nur für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit ein Problem.



- 303
- **Hier sollte ein größeres Schild „Achtung Treppe“ angebracht werden.**⁸²
- 304
- **Sinnvoll wäre zusätzlich ein Rollstuhl-Symbol mit Pfeil nach links** (vgl. Empfehlung 306).

Vor dem Gebäude befindet sich ein recht großer Platz mit Sitzgelegenheiten am Rand (rechts im Bild) und den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (links).



Vorher aber sind direkt am Hauptausgang nicht barrierefreie angeschnittene Treppenstufen zu überwinden.



Am Westausgang (siehe Abschnitt 11.1) ist die vergleichbare Situation mit hellen Stufen deutlich besser gelöst.



305

- **Es wird empfohlen zumindest im oberen Bereich ein Aufmerksamkeitsfeld sowie Stufenkantenmarkierung anzubringen bzw. anzukleben** (vgl. Empfehlung 108).⁸³

Für Rollstuhlfahrer:innen gibt es eine etwas versetzte Rampe, die man kennen muss und die zum Zeitpunkt einer Begehung zugestellt war. Der Abgang wird zudem durch einen Behindertenparkplatz behindert. Es wird empfohlen,



306

- **im oberen Bereich ein Rollstuhlsymbol mit Pfeil aufzutragen** (vgl. Empfehlung 002) **so wie**

48

307

- **durch weitere Poller einen sicheren Abgang sowie eine Wendefläche zu schaffen.**⁸⁴

308

- **Darüber hinaus ist der Behinderten-Parkplatz nicht nur durch ein Schild zu verdeutlichen, sondern nach den Regelwerken auszubilden.**⁸⁵

Direkt vor dem Bahnhofsausgang sind zwei Fahrspuren durchgeführt worden, auf denen Pkw's parken oder zum Aussteigen halten und damit die Fußgänger auf dem Weg zu den Tram-Haltestellen und dem Zentrum behindern. Es ist unverständlich, warum dies nicht zumindest



309

- **in einem breiten Streifen auf dem direkten Weg zur Stadt und zu den Haltestellen durch ein absolutes Halteverbot und für den Rest durch ein eingeschränktes Halteverbot⁸⁶ unterbunden wird.**



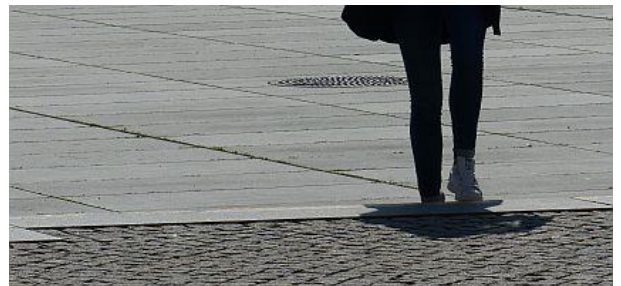
Zurzeit handelt es sich um einen ver-

kehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, aber die Geschwindigkeit ist hier nicht das Problem.

Im Winter war die Situation durch die Schneeablagen noch ungünstiger für die Fahrgäste (vgl. Empfehlung 009).

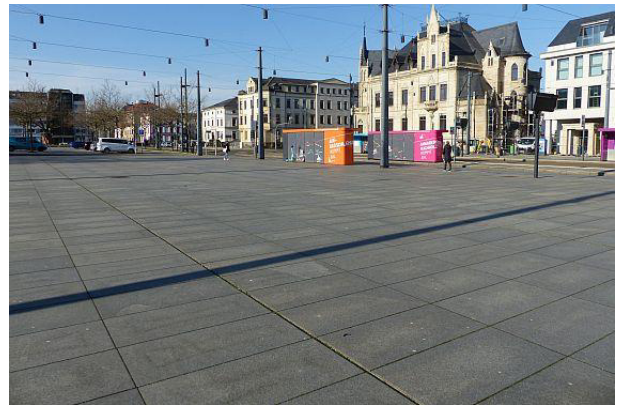
Nur wenige Schritte östlich befindet sich ausreichend Platz und der Weg vom Auto zum Zug wäre dadurch nicht länger.

Nach der Überquerung der Fahrbahnen am Hauptausgang des Bahnhofes gibt es noch einmal eine angeschnittene Treppenstufe. Vom Bahnhof aus ist sie nicht erkennbar und dadurch nicht nur für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit eine gefährliche Stolperkante.



- 310 • **Hier wird dringend eine auffällige Kantenmarkierung empfohlen.**

Aus dem Bahnhof kommend hinterlässt der Platz Ratlosigkeit, wenn sich nicht gerade eine ortkundige Gruppierung Richtung Stadt bewegt. Abgesehen davon, dass er seit Jahren als neuer Regionalbus-Bahnhof im Gespräch ist, soll er im Jahr 2025 künstlerisch „bespielt“ werden. Genauer war zum Zeitpunkt des Projektes nicht zu erfahren. Wichtig dürfte dabei sein, dass mögliche Objekte nicht noch zusätzlich verwirren, sondern



- 311 • **eine eindeutige Wegführung mittels Markierungen oder Objekten zum Übergang in die Carolastraße geschaffen wird.**

Kommen wir noch einmal auf die Sitzgelegenheiten zurück, die sich auf der östlichen Seite des Bahnhofsvorplatzes befinden. Es sind Langbänke, wie sie auch am Theaterplatz zu finden sind. Sie werden gut angenommen, sind aber nicht ergonomisch nach den Regelwerken und damit auch für behinderte Menschen nutzbar. Dafür müssten sie keineswegs



so kunstvoll sein, wie auf dem Foto,⁸⁷ aber sie sollten auch Armlehnen besitzen und so zueinander aufgestellt werden, dass daneben Platz für Rollstühle ist.⁸⁸ Eine kommunikativere Aufstellung in Sitzgruppen würde für alle Menschen Vorteile bieten. Empfohlen wird,

- 312 • **eine Überprüfung der vorhandenen zahlreichen Sitzgelegenheiten nach den „ergonomischen“ Kriterien für die Einhaltung der Barrierefreiheit und ggf. Ergänzungen.**

Eine weitere Thematik der Sitzgelegenheiten, die in städtischen Regelwerken nicht erwähnt werden, aber einen Bedarf darstellen, sind Abstellmöglichkeiten und Tische. Das Foto zeigt eine gute Variante, die nur für eine „Stadt der Moderne“ angepasst z.B. aus Stahl angefertigt sein sollte.⁸⁹ Denkbar wäre es, auf der Tischplatte einen Stadtplan oder Werbung für das Europäische Kulturjahr anzubringen.⁹⁰ Empfohlen wird



- 313 **zumindest in einem Abstand von ca. 600 Metern eine Sitzgelegenheit mit „Beistelltisch“ anzubieten.**⁹¹

Auch auf der anderen Seite des Platzes Ende der Plattenbelag an einer abgeschrägten Kante. Diese wurde aber offensichtlich in den letzten Jahren weiß markiert.⁹²



An dieser Stelle steht die Entscheidung an, welche Gehwegseite der Carolastraße vorrangig betrachtet werden soll.

Die Carolastraße wird mit Sicherheit auch weiterhin von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt als Verbindungsweg vom Hauptbahnhof in Richtung Zentrum genutzt. Für Gäste dieser Stadt wäre sie für den Empfang theoretisch auch eine sehr schöne Sichtachse hin zu dem historischen Bauensemble des Theaterplatzes. Aber das ist derzeit eher Theorie, denn diesen Blick in die Ferne gibt es nur, wenn man den nicht vorhandenen Gehweg auf der Ostseite der Bahnhofsstraße betritt.⁹³



Ein paar Schritte weiter, auf der Fahrspur stehend, wird noch deutlicher, dass die Carolastraße nicht nach den heute geltenden Regelwerken von „außen“ nach „innen“ geplant wurde.⁹⁴ Der Fußverkehr war damals eher eine Begleiterscheinung.



51

Auf der nördlichen Straßenseite der Carolastraße wurde der Blick nachhaltig verbaut.

Ein paar Schritte weiter erweitert sich der Blick nur unwesentlich.



Und auf der südlichen Straßenseite sieht es nicht deutlich anders aus.

Auch hier wird man nicht mit einem angenehmen Ausblick empfangen.

Hier muss unterschieden werden zwischen Menschen, die diesen Weg als Pendler:innen fast tagtäglich auf dem Weg zum Arbeitsplatz oder auf dem Nachhauseweg begehen und Menschen, die möglicherweise zum ersten Mal in dieser Stadt eintreffen. Für die einen ist dieser Weg reine Routine, für die anderen keineswegs ein sympathischer Empfang. Aus städtebaulichen oder gar Schönheits-Gründen fällt die Entscheidung für eine der beiden Straßenseiten schwer. Aber wie sieht es mit der Verkehrssituation und der Barrierefreiheit aus?

Der desolate Zustand des Überganges über die Bahnhofstraße zur Nordseite der Carolastraße ist allein schon ein Ausschlusskriterium. Die vorhandenen und teilweise defekten Bodenindikatoren reichen nicht aus, um blinde Menschen vor einem Unfall mit einer Straßenbahn zu schützen. Hier sind vorgezogene Maßnahmen nicht ausreichend.



314

- **Der von allen Verkehrsteilnehmern frequentierte Übergangsbereich sollte sobald wie möglich in ein Umbauprogramm aufgenommen werden.**

Ein zweites Problem stellt der Übergang von der Nordseite der Carolastraße über die Straße der Nationen dar. Zum einen gibt es für alle Zu-Fuß-Gehenden nicht wahrnehmbare drei Stufen direkt vor der Kreuzung. Zum anderen beträgt die Wartezeit über die letzten Fahrspuren auf der Westseite der Straße der Nationen über eine Minute.⁹⁵ Dort wird der gar nicht so starke Linksabbiegeverkehr bevorzugt und Fußgänger:innen stehen auf einer zu schmalen Mittelinsel zwischen den Fahrspuren und den Straßenbahngleisen.⁹⁶



Da beide Querungsanlagen auf der Südseite der Carolastraße über die Brückenstraße und über die Straße der Nationen schon jetzt deutlich besser ausgestattet sind,

315

- **wird empfohlen, die Südseite der Carolastraße zu wählen.**

Es wird nicht gleich gelingen, dass die Querung an der Südseite auch verstärkt von den aus der Stadt kommenden Routine-Nutzer:innen gewählt wird. Die Querung der Carolastraße und dann der Bahnhofstraße wirkt wie eine Diagonale und damit kürzere Verbindung zum Bahnhofsvorplatz. Das ist allerdings nicht der Fall und über die Südseite sind weniger Fahrspuren und Straßenbahngleise zu queren.



Statt der Straßenquerung der Carolastraße westlich der Bahnhofstraße führt der Weg an der östlichen Seite der Bahnhofstraße weiter. Allerdings endet der Bahnhofsvorplatz unvermittelt ohne Gehweg-Weiterführung in einem Parkplatz. Der Weg wird gleichzeitig teilweise als Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes benutzt, obwohl dies nicht nötig ist, da es eine ordentliche Führung für den Kraftfahrzeugverkehr am südlichen Ende zur Bahnhofstraße gibt.

Mitunter wird die Fläche auch als zusätzlicher Parkraum benutzt.

Deshalb wird empfohlen,

- 316 **die Zufahrt auf der östlichen Seite abzapollern und links davon auf der derzeit als Abfahrt benutzten Fläche evtl. weitere Parkplätze anzuordnen.**

- 317 **• Darüber hinaus müssen die vorhandenen Poller wieder ordnungsgemäß markiert werden.**

Auf der Strecke wurden, um das Herausfahren der Fahrzeuge zu verhindern, Rohre als Überfahrsperrern eingebaut, die größtenteils wieder entfernt wurden. Sie dürfte auch bei einem Teil der heutigen Fahrzeuge nicht sehr wirksam sein.

- 318 **• Es wird empfohlen, kräftigere Überfahrsperrern auf der östlichen Seite der dann ausschließlich als Fußweg zur Verfügung stehenden Fläche anzuordnen.**



Die farblichen Halbkugeln, so wie sie vor der Rosa-Luxemburg-Grundschule im Brühl angebracht wurden, wären allerdings netter und

319

- **mit der hellblauen Farbe wären sie gleichzeitig ein Teil des Leitsystems für den „Innenstadtnahmen Kulturweg“.**

Am Ende des Weges befindet sich ein Denkmal.

320

- **An einem „Kulturweg“ sollte dies schon kurz mit einer Tafel erläutert werden.**

Der Übergang über die Bahnhofstraße ist vor kurzer Zeit barrierefrei gestaltet worden.

An dieser Stelle soll nur beispielhaft dargestellt werden, wie eine Markierung des Bordsteins oder der Begleitplatten zu den Bodenindikatoren als Leitsystem aussehen kann (vgl. Empfehlung 006). Hier könnten auch Streifen auf der Randkante angebracht werden.

Der Übergang wurde von allen Beteiligten an der Begehung als vorbildlich angesehen.

321

- **Es ist dennoch zu prüfen, ob die akustischen Signale auf der westlichen Straßenseite wahrnehmbar auch bei Straßenlärm sind.**

Eigentlich dürften her keine Störungen der Anlieger ein Problem darstellen.



322

- **Es wird dringend eine Prüfung empfohlen, ob diese Art der uneinheitlichen Signalisierung wirklich notwendig ist und für die querenden Fußgänger:innen Vorteile bringt.** (vgl. Empfehlung 119)



Das Einbiegen in die Carolastraße ist aufgrund des großen Abbiegeradius nicht komfortabel aber nur durch eine grundsätzlichere Umgestaltung des gesamten Straßenraumes zu verbessern.

323

- **Es wird empfohlen, die Situation im Rahmen des Projektes nicht anzupacken.**



Hinzu kommt, dass diese Straßenseite auch über lange Tageszeiten verschattet ist und deshalb recht dunkel wirkt. Die Ansammlung von Masten für die Straßenbahn, die Beleuchtung, für Verkehrsschilder oder die Lichtsignalanlagen machen die Enge noch deutlicher. Für eine Begrünung ist leider kein Platz vorhanden. Eine absolut unschöne Situation, die offensichtlich nur durch Kreativität ein wenig zu verbessern ist.⁹⁷



324

- **Es wird empfohlen, die Situation wenigstens durch Farben aufzuhellen.**

Das könnten z.B. einfache Markierungen bis zu einer Höhe von 90 Zentimetern sein,⁹⁸ oder 30 cm hohe Ringe, die von dunkelblau nach oben hin immer heller werden⁹⁹, oder künstlerisch gestaltete Ornamente oder eine helle farbige Bestrickung.



Nach diesem kurzen Wegeabschnitt wird der Weg wieder breiter, Masten sind aber weiterhin vorhanden.



325

- **In der Carolastraße sollte eine Bereinigung des Schilderbestandes bedacht werden, die zulasten der Gehwegflächen aufgestellt wurden.**

Hier könnte ein Anfang gemacht werden mit der Verkleinerung der teilweise autobahnähnlichen Wegweisungen für den Kraftfahrzeugverkehr, die das Stadtbild von Chemnitz insgesamt negativ beeinflussen¹⁰⁰ und auch nicht mehr zeitgemäß und regelgerecht sind.¹⁰¹



56

Am Übergang über die verkehrlich recht unbedeutende Waisenstraße sollte der Vorrang des Fußverkehrs eindeutiger herausgestellt werden.

326

- **Empfohlen wird die Ausbildung einer Gehwegüberfahrt.¹⁰²**

Kurz vor der Einmündung in die Straße der Nationen musste offensichtlich noch der letzte Parkplatz in den Gehweg hineingeschoben werden, in einer Innenstadt, die zu großen Anteilen aus Parkflächen besteht.



327

- **Hier wäre eine breitere Gehwegführung sinnvoll und keine Verengung.**



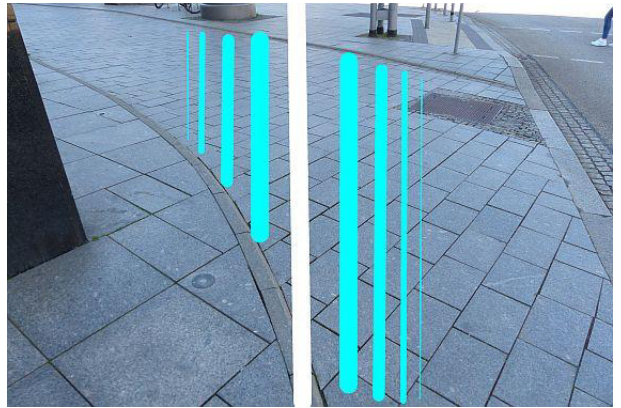
Was dann folgt, ist schon eher kurios: Der Gehweg verschwindet mehr oder weniger in einer großen Eckausrundung einer Seitenstraße,



die nichts weiter ist, als eine völlig überdimensionierte Hotelausfahrt. Hier muss es eine eindeutige Regelung des Vorranges für den Fußverkehr und ein Blindenleitsystem bis zum Übergang über die Straße der Nationen geben. Um nicht die gesamte Situation baulich umgestalten zu müssen, wird empfohlen,



- 328 • **Über die gesamte Fläche wird als Bodenindikation ein Leitstreifen durchgeführt.**
(vgl. Empfehlung 141)
- 329 • **An beiden Rändern des Leitstreifens werden hellblaue Farbstreifen aufgetragen, die zur Seite schmaler werden.**
(vgl. Empfehlung 142)



Auch auf der anderen Seite der Hotelausfahrt

- 330 • **wird ein Leitsystem bis zur Querungsstelle empfohlen.**

Für nicht blinde, sondern sehbehinderte Menschen, sind die zahlreichen Pfähle, Pfosten und Poller und ihre Schatten sehr irritierend. Es wird daher empfohlen, wie in den Regelwerken vorgesehen,



- 331 • **an allen Masten in Höhe zwischen 1,20 und 1,60 m Markierungen anzubringen.**

Auch hier ließen sich teilweise blaue Pfeile etc. als gleichzeitige Wegweisung anbringen (vgl. Empfehlung 324).

Der Übergang ist nicht mit einem ausreichenden Blindenleitsystem ausgestattet. Es wird empfohlen,

- 332
- **zumindest einen Auffindstreifen anzubringen.**
- 333
- **Es wird dringend eine Prüfung empfohlen, ob diese Art der uneinheitlichen Signalisierung wirklich notwendig ist und für die querenden Fußgänger:innen Vorteile bringt.** (vgl. Empfehlung 119)

Für die Überquerung von Gruppen, wie sie auch gerade im Jahr 2025 zu erwarten sind, ist die Aufstellfläche zwischen den Fahrspuren und den Straßenbahngleisen nicht ausreichend. Für Rollstuhlfahrer:innen ist die Fläche ohnehin zu schmal.¹⁰³

Unklar blieb bei den Begehungen, ob der „Spalt für den Spurkranz zwischen Schiene und Bodenbelag“ ein Problem darstellt.¹⁰⁴

Auch auf der anderen Straßenseite

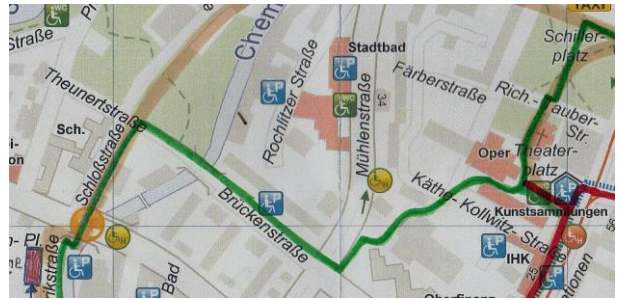
- 334
- **ist ein Auffindstreifen erforderlich.**

Der Theaterplatz sieht von hier ein wenig aus wie eine Theaterkulisse. Dieses Bauensemble sollte aber in beide Wege eingebunden sein.



335

- **Es ist zu überdenken, ob der Theaterplatz nicht als Verknüpfungspunkt der beiden Wegeverbindungen dargestellt werden sollte.** (vgl. Empfehlung 135)



Es würde bedeuten, darauf hinzuweisen, dass ab hier auch der „Grüne Kulturweg“ gewählt werden kann.

Das Treppenhaus zum unterirdischen Parkhaus auf der südöstlichen Seite des Theaterplatzes ist mit einem durch Personal betreuten Aufzug versehen. Die Öffnungszeiten sind Mo-Sa 6-23:30 Uhr und So+Feiertage 8-23:30 Uhr.



Allerdings sollte die Struktur des Platzbelages nicht durch Bodenindikatoren verändert werden. Eine deutlich auf blinde und sehbehinderte Menschen zugeschnittene Wegeführung stellt ja die zweite Variante dar (Abschnitte 11.1 bis 11.3). Dieser Weg ist allerdings gut mit Rollstühlen und Rollatoren nutzbar.



Wieder auf der oberen Ebene befindet sich der Arthur-Weiner-Platz an der Straße der Nationen. Auch hier

336

- **müsste ein Leitsystem vorgesehen werden, wenn der Weg barrierefrei auch für blinde und sehbehinderte Menschen benutzbar sein soll.**



337

- **Darüber hinaus bietet sich der Platz an, für das Aufstellen einer Sitzgruppe im Schattenbereich** (vgl. Empfehlung 312 + 313),

da es derzeit zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Anlage Am Roten Turm keine Sitzgelegenheiten gibt.

Der auf dem Arthur-Weiner-Platz vorhandene kleine Brunnen liefert leider kein Trinkwasser. Ein Mangel in Zeiten der Hitzewellen, mit denen sich derzeit auch fast alle anderen Städte in Deutschland bereits beschäftigen oder beschäftigen sollten.



338

- **Eine Prüfung, an welchen Stellen Trinkwasser anzubieten wäre, ist durchaus angemessen.**

Die Beleuchtung des Gehweges in der Straße der Nationen ist sehr unterschiedlich. Teilweise beleuchten die für den Gehweg vorgesehenen Beleuchtungselemente eher die parkenden Kraftfahrzeuge.



339

- **Es wird empfohlen, die Gehwegbeleuchtung noch einmal genauer zu prüfen und ggf. nachjustieren, damit auch wirklich der Gehweg beleuchtet wird.**

60

Die Gefahr einer überzogenen Beleuchtung („Lichtsmog“) besteht auf diesem Straßenabschnitt, wie auch an vielen anderen Stellen in der Stadt, nicht. Zu beachten ist allerdings, dass es nicht nur um Sicherheit und Orientierung geht, sondern auch in den Regelwerken darauf deutlich hingewiesen wird, dass sich „zu Fuß Gehende und andere verkehrsteilnehmende Menschen [...] in den städtischen Räumen wohlfühlen.“¹⁰⁵

Der Gehweg ist komfortabel benutzbar, allerdings auch für Menschen, die mit dem Fahrrad langsamer oder auch schneller unterwegs sind. Eigentlich sind die Fahrspuren in der Straße der Nationen auf diesem Abschnitt nicht stark ausgenutzt, so dass man dort durchaus Rad fahren könnte. Auf jeden Fall ist diese Situation für alle Verkehrsteilnehmer und natürlich insbesondere für Menschen, die auf eine Barrierefreiheit angewiesen sind, nicht akzeptabel.



340

- **Ein möglicher Lösungsansatz wäre, den breiten Gehweg tatsächlich zu teilen,**

und damit zumindest zu versuchen, die beiden Verkehrsarten zu trennen, so wie es mittlerweile in allen Regelwerken vorgesehen ist.¹⁰⁶

341

- In diesem Zusammenhang wäre es möglich, auch eine Leitlinie für Sehbehinderte durch unterschiedliche Pflasterung auf dieser Gehwegseite umzusetzen.¹⁰⁷

Darüber hinaus wird der Gehweg durch eine zum Zeitpunkt der Beobachtung frequentierte Parkplatzein- und -ausfahrt unterbrochen.



342

- Hier bietet es sich an, auf der Südseite an der Hauskante ein flaches Blumengefäß aufzustellen, um zu nahes an der Wand entlang laufen zu verhindern und eine Sichtbeziehung für Ausfahrten zu ermöglichen.

Es muss an der Hauskante anschließen, um einen fühlbaren Versatz zu schaffen.



343

- Darüber hinaus wird empfohlen, im Bereich der Gehwegüberfahrt auf der Pflasterung ein großes Fußgängersymbol und, wenn ein Radweg angelegt wird, auch ein Fahrradsymbol aufzutragen.¹⁰⁸



Obwohl der Gehweg in diesem Abschnitt sehr breit ist, wird er von Zu-Fuß-Gehenden als nicht sicher empfunden, das ergab eine kurze Passantenbefragung. Radfahrende benutzen ihn illegal in der gesamten Breite und mitunter in einem unangemessenen Tempo.

Der Weg ist allerdings schon jetzt auf der Seite zur Fahrbahn teilweise mit einer Bitumenbahn ausgelegt, sodass eine gesonderte Radwegeführung hier sogar naheliegend ist.



344

- Zu diesem Zweck müsste an dieser Stelle lediglich die Litfaßsäule ein Stück nach Westen verschoben werden.

Und schon hätte man einen Radweg, und der Gehweg wäre noch immer ausreichend breit. Sogar das Querparken ist akzeptabel, weil die Fahrzeuge wegen der Bordsteinkante nicht auf die obere Fläche fahren.



- 345
- **Es wird dringend empfohlen, den Fuß- und Radverkehr zu trennen und den Radweg mit einem Fahrradsymbol zu versehen.**¹⁰⁹

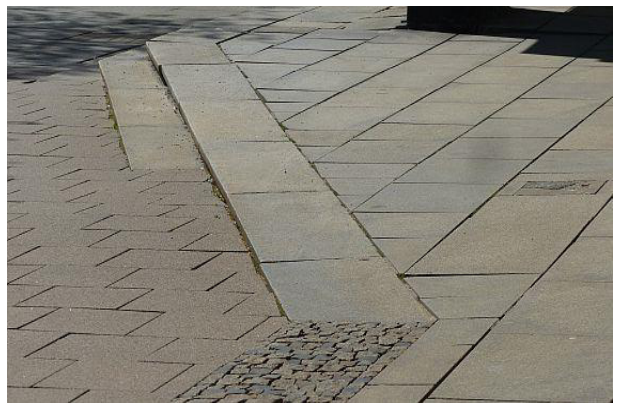
Im Bereich der Oberfinanzdirektion wird eine Strecke der Beschattung angeboten, bei der man sich bei Regen auch unterstellen kann. Diese beiden Aspekte waren bei dieser Wegeauswahl bisher durchaus ein Mangel.



In der Straße der Nationen kurz vor der Querung der Brückenstraße wird die Pflasterung allerdings wieder eher zu einem Kunstwerk.



- 346
- **Hier müsste der Radweg wieder mit einem weißen Streifen vom Gehweg getrennt werden.**
- 347
- **Die angeschnittenen Treppen müssen für Menschen mit Seheinschränkungen unbedingt vorschriftsmäßig gesichert werden.**¹¹⁰
- 348
- **Auch hier ließe sich ein hellblauer Kontraststreifen gleichzeitig als Wegweisung einsetzen** (vgl. Empfehlung 006).



in Stück weiter ist die Pflasterung wieder sehr chemnitztypisch, aber noch recht gut bege- und befahrbar.



Die Wegeführung sollte unbedingt diesen Blick an der Brückenstraße auf die DDR-Moderne und das Karl-Marx-Monument ermöglichen. Bei Dunkelheit steht Marx allerdings im Dunkeln.

349

- **Hoffentlich wird das Monument als ein Wahrzeichen der Stadt 2025 auch beleuchtet.**



Die zahlreichen Parkplätze hinter der Oberfinanzdirektion waren übrigens hellstens beleuchtet, und leer.

An der Überquerung der Brückenstraße auf der östlichen Seite der Straße der Nationen sind zwar die Radstreifen markiert, aber ansonsten

350

- **ist der Kreuzungsbereich für alle Verkehrsteilnehmer von Gehweg zu Gehweg überarbeitungsbedürftig.**



351

- **Darüber hinaus ist zu prüfen, ob das Fußgänger-Grünsignal im Verlaufe des Tages stets mit einer Gehgeschwindigkeit von maximal 1,2 m/s für die Querung der gesamten Furt einschließlich der Querung der Fahrradstreifen berechnet ist. Ist das nicht der Fall, muss die LSA entsprechend umgeschaltet werden.**²¹



Die entsprechenden Schaltpläne standen zur Projektbearbeitung nicht zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Begehung (Werktag, Mittagszeit) ließ sich mit ca. 0,4 m/s die andere Straßenseite erreichen. Das Fußgänger-Grün scheint auf den ersten Blick kein Problem darzustellen.

352

- **Auf jeden Fall müssen die Poller wieder zumindest eine obere Markierung erhalten.**



Der Weg führt weiter in Richtung Zentrum auf dem breiten Gehweg zwischen der Straße der Nationen und der Parkanlage Am Roten Turm mit Blick auf die Stadthalle. Die Kante zum Blumenbeet ist als Leitlinie geeignet.



Dieser wichtige Straßenteil ist abends nicht besonders gut ausgeleuchtet, aber die hellen Gehwegplatten gleichen dies etwas aus.



Die Wegeführung in der Anlage Am Roten Turm ist für Ortsunkundige unübersichtlich.



64

Eine halbwegs direkte Führung zum Roten Turm beinhaltet einen Treppenabgang.



Ein noch schönerer Weg um die Wasseranlage herum endet in zahlreichen Treppenabgängen.



Allerdings auch für eine „Abrutsche“ und das wäre für Kinder endlich einmal auch ein Angebot.



Dennoch muss es ja eine verständliche Wegweisung geben. Einen offiziellen direkten Weg zum Roten Turm gibt es nicht, Aber:



An dieser Stelle ist deutlich zu sehen, dass nicht alles angenommen wird, was Landschaftsplaner planen. Die Menschen wählen sich ihre Wege selbst. Hier ist eine Nachbesserung erforderlich:



353

- **Der öffentliche Weg sollte möglichst so angelegt werden, dass er direkt zum Roten Turm führt.**

Es sollte geprüft werden, inwieweit Konflikte mit den Wurzeln vom Bestandsgehölz vorhanden oder zu erwarten sind, aber jede andere Wegeführung ist schlichtweg zu kompliziert für Gäste der Stadt.

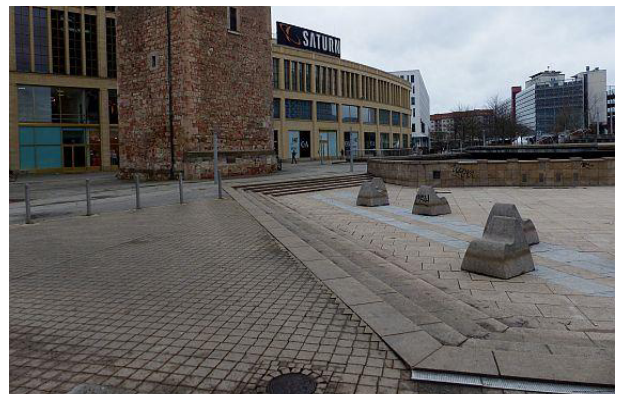
354

- **An dieser Stelle sollte sich auch eine Informationstafel in Richtung Besucherzentrum mit einem Stadtplan befinden.**

Am Ausgang des Weges und Am Wall befinden sich zahlreiche Sitzgelegenheiten.



Die Einfädelung aus Richtung Straße der Nationen am Roten Turm in den Fußgängerbereich Am Wall erklärt sich dann selbst.



355

- **Die Poller sollten allerdings zumindest eine obere hellblaue Markierung erhalten.**

Bei der Begehung wurde dieser direkte Weg „als zu dicht am Wasser“ empfunden. Für blinde Menschen wäre der Weg hinter dem Roten Turm vorbei günstiger. Weil dort die Kanten besser erfühlbar sind. Für sehende Menschen ist dies allerdings keine vertretbare Alternative. Deshalb ist zu überlegen,

356

- **ob an dieser Stelle ausnahmsweise eine kurze Alternative anzubieten ist.**

Wegbegleitend befinden sich bis zur Theaterstraße moderne Beleuchtungselemente. Sie sind bei Dunkelheit weiß mit einem blauen Ring erleuchtet, was wiederum wie eine Wegweisung für den „Innenstadtnahen Kulturweg“ wirken kann. Der erhobene Weg ist durch eine komfortable Rampe erreichbar.



Auch die Wegunterbrechung an der Richard-Möbius-Straße wirkt auf den ersten Blick komfortabel.

357

- **Nur die Zugangsstufen der Mittelpromenade sollten deutlicher markiert werden.**

Von hier aus gibt es einen Blick in den Innenstadtbereich mit dem Rathaus im Hintergrund.



Und es gibt die einzige Trinkwasserstelle auf dem ausgewählten Wegesystem.



Mit dem Rollstuhl oder einem Rollator ist die Situation mit der „Landschaftsgestaltung“ dennoch eher etwas verwirrend und auch nicht mehr so ganz komfortabel.



358

- **Ab hier könnte die Mittelpromenade durchaus heller beleuchtet werden, um einen gefühlt sicheren Durchgang zu schaffen.**

Der Ausgang aus dem Fußgängerbereich Am Wall ist recht unbedacht gestaltet. Hier befindet sich eine überdimensionierte Parkhausausfahrt direkt in Gehrichtung. Der Übergang befindet sich nach Nordost bis zur Theaterstraße versetzt mit einer Lichtsignalanlage.



Aus der anderen Richtung ist der Versatz noch deutlicher erkennbar. Man muss das schon als eine Fehlplanung bezeichnen.



Trotz der Breite dieser Parkhauszufahrt werden die Fahrzeuge auch noch auf den Gehwegflächen abgestellt.



Auch bei Dunkelheit fahren hier Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit ein, wo es für die Fußgänger:innen nur eine recht mäßige Beleuchtung gibt.

- 359
- Die Situation ruft nach einer stark verminderten Straßenbreite mit einem Leitsystem in Gehrichtung direkt zum Übergang über die Theaterstraße.
- 360
- Darüber hinaus muss der gesamte Übergangsbereich beleuchtet werden.

Auf dem Foto ist noch einmal die direktere Wegeführung verdeutlicht, in der auch noch ein Schild „I (Herz) C(hemnitz)“ aufgestellt wurde (vgl. Letztes Foto des Abschnittes 11.2). Für diese Wegerichtung steht das Objekt eher quer zum Weg. Beleuchtet war es zum Zeitpunkt der Begehung nicht.



68

- 361
- An dieser Stelle sollte eine Informations-Tafel aufgestellt (vgl. Empfehlung 104) und sehr sorgfältig durch Bordsteinstreifen (vgl. Empfehlung 006) oder Aufkleber markiert werden.

Der Übergang über die Theaterstraße soll unabhängig von diesem Projekt komplett umgebaut werden. (vgl. Empfehlungen 226 + 227)



Dieser kurze Abschnitt ab der Theaterstraße wurde bereits für das Projekt als modellhaft dargestellt (vgl. Empfehlung 002).



Die private Schmidt-Bank-Passage passt sehr gut in die Route zum Besucherzentrum für das Jahr der „Europäischen Kulturhauptstadt 2025 Chemnitz“ und der Wegebelag ist ebenfalls für alle Verkehrsteilnehmenden komfortabel.

Für die Querung an der Straße An der Markthalle wurden die Empfehlungen 215 + 216 im Abschnitt 11.2 zusammengestellt.

Der Hausdurchgang ist zwar nicht besonders ansprechend, aber von der Pflasterung her durchaus akzeptabel.

- **Allerdings sollten auch hier im Sinne eines Verkehrsberuhigten Bereiches nach StVO die Parkflächen markiert werden.**¹¹¹

Der Übergang zum Besucherzentrum wurde bereits durch die Empfehlungen 201 bis 210 im Abschnitt 11.2 erläutert.



11.4 Wegeführung Georgstraße – Schloßstraße

Diese Wegeführung wurde in der Gesamtheit vom ersten Entwurf der Stadtverwaltung übernommen, dann aber während des Fußverkehrs-Checks als nicht attraktiv kritisiert und erst einmal durch den Vorschlag der Variante „Grüner Kulturweg“ ersetzt (siehe Abschnitt 11.1). Die Wegebeschreibung vom Schillerplatz bis zur Theunertstraße wird in dieser Expertise dennoch in der gleichen Vorgehensweise aufgenommen, da sie möglicherweise punktuelle Ansätze für eine spätere Umgestaltung liefern kann. Die Beschreibung beginnt an der Mittelachse des Schillerplatzes.

- 401
- **Diese Wegeführung setzt voraus, dass für blinde und sehbehinderte Menschen am Platzeingang ein Leitsystem eingesetzt wird.**



Problematisch wird es kurz vor der Karl-Liebknecht-Straße, hier treffen Rollatorprobleme mit Irritationen für Sehbehinderte zusammen auf.

- 402
- **An dieser Stelle sollten die Längs-Platten quer zur Gehrichtung entfernt und stattdessen ein Plattenbelag mit eingesetztem Rollstuhlsymbol und evtl. zusätzlich daneben Zeichen 239 StVO vorgesehen werden.** (vgl. Empfehlung 002)



Neben dem Verschlussdeckel im Straßenbelag haben sich die Platten so stark verschoben, dass auch hier unbedingt Maßnahmen erforderlich sind.



- 403
- **Die grundsätzliche Erneuerung dieses Wegeabschnittes ist ohnehin erforderlich, da am Übergang Bodenindikatoren einzubauen sind.**



- 404
- **Dabei ist zu überprüfen, ob die großen Gehwegaustrundungen selbst für einen Busverkehr in dieser Nebenstraße erforderlich sind.**

Auf der westlichen Straßenseite ist die Situation nicht deutlich besser.

405

- **Auch hier sind die notwendigen Bodenindikatoren einzubauen.**¹¹²

Diese Maßnahmen wurden beim Fußverkehrs-Check priorisiert.

Obwohl die meisten Passanten in der Georgstraße gleich nach dem Übergang Karl-Liebnecht-Straße den etwas erhöhten Kolonnaden-Gang benutzen, empfiehlt er sich aufgrund der Geschäftsauslagen für blinde und sehbehinderte Menschen nicht.



Der Gehweg neben der Fahrbahn hat eine akzeptable Pflasterung. Die Beleuchtung des Gehweges ist an diesem Wegeabschnitt allerdings dürftig. Insofern bietet es sich an, bei Dunkelheit den beleuchteten Kolonnaden-Gang zu wählen.



Obwohl die Pflasterung am Übergang zum verkehrsberuhigten Bereich Brühl nicht auszubessern ist, sollte entschieden werden,



406

- **ob nicht im Rahmen der Baumaßnahmen in diesem Straßenzug auch an dieser Stelle Bodenindikatoren eingesetzt werden sollten.**¹¹³

407

- **Darüber hinaus ist zu überlegen, ob eine Informationstafel über die Bedeutung des ehemaligen und zukünftigen Boulevards Brühl sinnvoll ist.**

Gäste, die Städtetouren unternehmen und aus dem Anlass „Europäische Kulturhauptstadt“ anreisen, sind generell an Informationen über die Stadt auch auf ihren Wegen interessiert.

Im folgenden Abschnitt wechseln zwar die Bodenbeläge, sie sind aber alle ausreichend gut begehbar.



Deshalb sei zur Abwechslung auch einmal ein Blick nach oben möglich. Das Kind gehört zu einem Fassadengemälde an einem Hochhaus gegenüber und es hängt mit seiner rechten Hand oben an der Dachkante.



Obwohl die Gäste zu Fuß zum Besucherzentrum keine Busse benutzen werden, ist zu überlegen, ob im Rahmen der Maßnahmen

408

- **an der Haltestelle „Georgbrücke“ nicht entsprechende Bodenindikatoren angebracht werden sollten.**



Die vorhandenen Bodenplatten würden sich besonders für Klebe-Bodenindikatoren eignen.¹⁸

An der Haltestelle ist die Straßenbeleuchtung so aufgestellt, dass die Fahrplanauskunft nur mit Mühe zu lesen ist. Die Schrift ist ohnehin für ältere oder sehbehinderte Menschen zu klein und für diese Fahrgastgruppe ist sie eigentlich gedacht.

Kritisiert wurde beim Fußverkehrs-Check das teilweise vorhandene seitliche Gefälle des Gehweges.

409

- **An der Parkplatzein- und Ausfahrt müssen zumindest Bodenindikatoren eingesetzt werden. Es ist aber zu entscheiden, ob nicht bei einem ohnehin notwendigen baulichen Eingriff gleich der Gehweg auf Niveau durchgezogen werden sollte, so dass eine Gehwegüberfahrt entsteht. Empfohlen wird ein Plattenbelag mit eingesetztem Rollstuhlsymbol und zusätzlich daneben Zeichen 239 StVO (vgl. Empfehlung 002) sowie Bodenindikatoren für eine Gehwegüberfahrt.¹¹⁴**



Durch eine Gehwegüberfahrt „haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen“ und zwar grundsätzlich und nicht nur gegenüber den einbiegenden Kraftfahrzeugen.¹¹⁵ Eine eindeutige Regelung, die im Sinne der notwendigen Priorisierung des Fußverkehrs und auch der Barrierefreiheit sinnvoll erscheint.¹¹⁶ Darüber herrschte auch beim Fußverkehrs-Check weitgehend Einigkeit.

Der Weg auf dem dann folgenden dunkleren Straßenbelag ist nicht ausreichend beleuchtet und zudem steht dort nach einem Regen das Wasser fast von einer Gehwegseite zur anderen.

- 410
- **Der Übergang südöstlich der Georgenstraße über die Mühlenstraße ist insgesamt erneuerungsbedürftig. Die Richtungsfelder müssten bis zum Bordstein reichen und es fehlt ein Auffindstreifen.**

Die Situation entspricht nicht dem derzeitigen Stand der Technik.²⁴



- 411
- **Dabei sollte geprüft werden, ob alle Fahrspuren erforderlich, die Spurbreiten angemessen sind oder die Ausrundungen verkleinert werden können, um den Überquerungsweg zu verkürzen.**
- 412
- **Darüber hinaus ist zu prüfen, ob das Fußgänger-Grünsignal im Verlaufe des Tages stets mit einer Gehgeschwindigkeit von maximal 1,2 m/s für die Querung der gesamten Furt berechnet ist. Ist das nicht der Fall, muss die LSA entsprechend umgeschaltet werden.**²¹

73

Die entsprechenden Schaltpläne standen zur Projektbearbeitung nicht zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Begehung (Werktag, Mittagszeit) ließ sich mit ca. 0,7 m/s die andere Straßenseite gut erreichen. Beim Fußverkehrs-Check wurde die Sanierung der Gehwegabschnitte und der Kreuzung eindeutig in Priorität gesetzt.

Der Gehweg auf der südwestlichen Seite zur Georgbrücke ist in einem noch desolateren Zustand. Beim Fußverkehrs-Check wurden hier Maßnahmen fast einhellig in oberste Priorität gesetzt.



- 413
- **Empfohlen wird ein Plattenbelag mit eingesetztem Rollstuhlsymbol und daneben Zeichen 239 StVO (vgl. Empfehlung 002) sowie der Einbau eines Auffindstreifens.**



414

- **Es ist zu überlegen, ob es nicht sinnvoll wäre, im Zuge der ohnehin erforderlichen Baumaßnahme den Gehwegbelag bis zum Abzweig Rochlitzer Straße zu erneuern.**

Möglicherweise kann diese Erweiterung über einen anderen Etat finanziert werden.



415

- **Darüber hinaus ist dieser Bereich bei Dunkelheit nicht ausreichend beleuchtet.**

Zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025 möchte „eines der Projekte, `Stadt am Fluss`[...] das Gewässer, dem Chemnitz einst seinen Namen verdankte, als sichtbaren und begründbaren Stadtraum wiedergewinnen“. ¹¹⁷ Leider ist die Schönheit des Flusses an dieser Stelle kaum wahrnehmbar.



416

- **Allerdings müsste der Fluss auch von Unrat befreit werden.**

Die Nichtbeachtung dieser Aussicht liegt an der ungünstigen Begrünung und an den Gehwegschäden, die Aufmerksamkeit erfordern.



417

- **Der Gehweg ist breit genug, um eine Plattform zum zumindest kurzen Verweilen zu schaffen. Es ließe sich auch ein Kunstwerk aufstellen, z.B. eine Figur, die am Geländer steht.**

Der Brückenübergang ist bei Dunkelheit wieder ausreichend beleuchtet. Dieser Standort ruft geradezu nach einer Ausstellung. Die Aufstellung einer Bank ist allerdings aufgrund des enormen Straßenverkehrslärms nicht angezeigt.

„Als Wahrzeichen der Stadt Chemnitz zeigte man sonst das Bächlein, welches mitten über den Markt floß, und



den ausgehauenen weiblichen Kopf am Pfortenthor rechts bei dem äußeren Eingange. Der Kopf soll anzeigen, daß vor vielen 100 Jahren hier eine Nonne eingemauert und hingerichtet ...¹¹⁸ wurde.

Leider setzt sich der eigentlich überholungsbedürftige Plattenbelag auf dem südlichen Gehweg der Georgstraße fort. Eine Verbreiterung des Gehweges für eine Außengastronomie erscheint nicht notwendig, da es auf der Westseite des Chemnitzflusses ein Biergarten gibt. (siehe Foto zur Empfehlung 416)



- 418
- **Nach der gründlichen Reinigung sollte geprüft werden, welche der Platten gerichtet oder ausgetauscht werden müssen.**

Zum Zeitpunkt der Begehungen verhinderten Schneeräumungsreste eine genauere Beurteilung des Plattenzustandes.



Die folgende Grundstückszufahrt war ebenfalls stark verschmutzt und teilweise noch mit Regenwasser gefüllt.



- 419
- **An dieser Stelle bis zum Anschluss an die bereits neu verlegten Platten des Bereiches Abzweig Schloßstraße wird ein Plattenbelag mit eingesetztem Rollstuhlsymbol im Wechsel mit Zeichen 239 StVO empfohlen.** (vgl. Empfehlung 002)

Beim Fußverkehrs-Check wurde auf die Gehwegschräglage hingewiesen und Maßnahmen fast einhellig in Priorität gesetzt.

Kurz darauf folgt ein Abzweig des Weges zur Fußgängerbrücke über die Chemnitz in Richtung Rochlitzer Straße / Mühlenstraße.

In einer Entfernung von nur wenigen Schritten befindet sich eine Plattform.



420

- **Auf dem obigen Fundament oder auf der östlichen Seite am Weg zur Rochlitzer Straße könnte der Aufstellplatz einer transportablen öffentlichen Toilette zumindest für das Jahr 2025 sein.**

Es handelt sich in etwa um die Mitte zwischen dem Bahnhof und dem Besucherzentrum, also um einen sehr günstigen Ort. Beim Fußverkehrs-Check konnten sich erstaunlicherweise nur drei Beteiligte für die Aufstellung eines WC-Containers erwärmen und es wurde der folgende gehwegnähere Standort bevorzugt.



421

- **Die westliche Seite am Weg zur Rochlitzer Straße ist für die Aufstellung einer Sitzgelegenheit in Schattenlage geeignet. Darüber hinaus würde eine Begrünung dieser kleinen Fläche unter Berücksichtigung des vorhandenen Pfades das Straßenbild verschönern.**



Ein kleiner Neben-Hinweis: An der Einmündung der Schloßstraße in die Georgstraße

422

- **fehlen die Straßenschilder, die vom Gehweg aus zu sehen sein müssten.**

Die entsprechenden Straßenschilder sind nur auf der Fahrbahnseite angebracht.



An der Einmündung der Schloßstraße in die Georgstraße ist ein kleiner Platz entstanden, der dazu auffordert, sich Gedanken über die Aufenthaltsqualität zu machen.

423

- **Zu empfehlen sind fest installierte Sitzmöglichkeiten oder Parklets mit Begrünungsteilen zur Georgstraße, Trinkwasserspender oder gar ein**



Kunstobjekt, Hierzu sollten sehr kurzfristig Vorschläge von Anwohner:innen eingeholt werden.

„Gemeinschaften schaffen Plätze – Plätze schaffen Gemeinschaften“, so lautet eines der Themen zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025.²⁸

424

- **Möglich wäre auch ein einfaches und nicht zu großflächiges Unterhaltungsspiel-Angebot**, wie es z.B. in der Brückenstraße vorhanden ist.



425

- **Bei einer besseren Nutzung des Platzes sollte auch die Beleuchtungssituation verbessert werden.**

Trotz des baulich vorgesehenen ausreichend breiten Parkstreifens, parkte zum Zeitpunkt der Begehung ein Fahrzeug direkt daneben halb auf dem Bürgersteig.



Beim Fußverkehrs-Check wurde die Platzverbesserung begrüßt und darauf hingewiesen, dass sie auch im Zusammenhang mit dem geplanten Chemnitztalradweg sinnvoll sein würde.

In der Schloßstraße sind insbesondere die Ein- und Ausfahrten problematisch.



Es ist lediglich die östliche Seite der Schoßstraße bei Dunkelheit beleuchtet, auf der westlichen Seite ist es sehr dunkel.

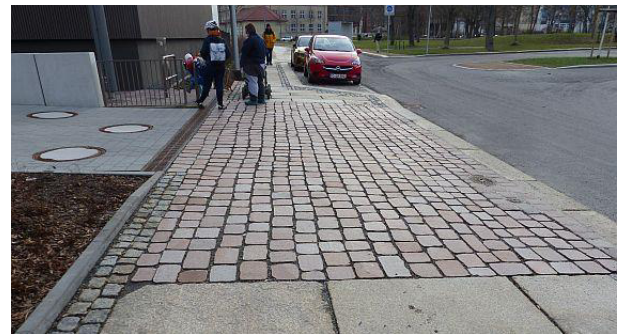
Für blinde und sehbehinderte Menschen ein Problem: Können die Mitarbeiter des Reinigungsunternehmens die Container nicht aus dem direkt daneben eingerichteten Abstellplatz herausholen?



Neben den sehr unterschiedlichen Plattenbelägen ist jede Ein- und Ausfahrt gepflastert und die Pflaster liegen über die Jahre auch nicht mehr alle so wie sie eingebracht wurden.



Selbst in Ausfahrten, die offensichtlich gar nicht mehr häufig benutzt werden, gibt es für alle Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen sehr unkomfortable Bewegungsabläufe. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen durch Wasser und Eis besteht hier eine noch stärkere Rutschgefahr für alle Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Das ist keineswegs barrierefrei, wie hier vor dem Kinderladen. Es ist auch nicht regelkonform.¹¹⁹



426

- **Hier muss die Stadt eine grundsätzliche Entscheidung treffen, inwieweit solche Gehwegüberfahrten Stück für Stück rückgebaut oder ob sie nur geprüft und gegebenenfalls ausgebessert werden sollen.**¹⁹

Beim Fußverkehrs-Check wurde vorgeschlagen, um die Pflasterungen zu umgehen,

427

- **zu prüfen, ob die Schloßstraße in diesem Abschnitt zum Verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden könnte.**

Zur Abwechslung auch einmal wieder ein Blick oberhalb der Gehwegbeläge. Hinter der Sporthalle am Schlossteich befindet sich ein sehr schöner Grünzug mit einem Verbindungsweg von der Brückenstraße zum Schlossteich.



An der Kindertagesstätte ein Beispiel, wie man ein kleines Kunstwerk so platzieren kann, dass es kaum noch wahrnehmbar ist.

428

- **Hier könnte eine Rückenabdeckung z.B. durch Bepflanzung helfen.**



Diese Platten wurden vor wenigen Jahren neu verlegt. Besser ist dies technisch nicht zu bewerkstelligen.



Dennoch sind dort und an anderen Stellen deutliche Fugen vorhanden, die mit einem Rollator durchaus Schwierigkeiten bereiten können.



429

- **Es ist zu überlegen, ob an einigen Stellen durch dauerelastisches Füllmaterial eine ebenere Fläche geschaffen werden könnte.**

Die Bekiesung der Fugen wäscht mit der Zeit aus.

Das ist ein sehr schöner Weg durch den Uferpark zwischen dem Schlosspark und dem Zentrum, der auch bei Dunkelheit ausreichend beleuchtet ist.

Ab hier bis zur Hartmannstraße stehen die Laternen einmal vorbildlich auf der linken Gehwegseite und beleuchten diesen.



Die weitere Wegeführung wurde bereits als Teil des „Grünen Kulturweges“ (in Abschnitt 11.1) untersucht.

12. Abschlussbetrachtungen

Die Stadt Chemnitz hat in den letzten Jahren enorm viele und sehr qualifizierte Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt. Und dennoch ist bei diesem praktischen Modellprojekt wieder einmal deutlich geworden, dass die städtische Infrastruktur nur in sehr kleinen Schritten nach den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes „barrierefrei“ umgestaltet werden kann. Dort steht unter anderem, „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen...wenn sie für Menschen mit Behinderungen ... ohne besondere Erschwernis ... auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“¹²⁰ In der hier durchgeführten Betrachtung geht es um Fußwege und jeder Mensch, der in der Stadt zu Fuß unterwegs ist, muss derzeit mit „besonderen Erschwernissen“ rechnen. Die Verkehrsinfrastruktur ist auch für Menschen, die keine „langfristige[n], körperliche[n], seelische[n], geistige[n] oder Sinnesbeeinträchtigungen“¹²¹ haben, nicht durchgängig barrierefrei. Insofern kann eine alleinige Fokussierung auf z.B. Gehwegabsenkungen oder Bodenindikatoren nicht zielführend sein. Anders ausgedrückt: Eine „Gleichstellung“ ist nicht ausreichend, es muss darum gehen, für Zu-Fuß-Gehende aller Altersgruppen und Menschen in Rollstühlen halbwegs direkte, verkehrssichere, barrierefreie und auch attraktive Wegeführungen anzubieten.

Und hier sind wir bei einem zweiten Aspekt im Rahmen des Modellprojektes, der insbesondere bei den durchgeführten Begehungen eine wesentliche Rolle spielte: Die meisten Menschen, die Chemnitz als „Europäische Kulturstadt 2025“ besuchen werden, möchten ganz sicher bereits auf dem Weg zum Besucherzentrum einen kurzen Eindruck von der räumlichen Stadtstruktur erhalten. Und sie möchten einen möglichst angenehmen Weg vorfinden. Diese Ansprüche stehen teilweise im Widerspruch zu den Wünschen von blinden und sehbehinderten Menschen, denen es in erster Linie auf eine möglichst wenig verwinkelte Route ankommt, die dadurch leichter erkennbar und weniger fehleranfällig ist. Diese beiden Aspekte müssen Einfluss auf die Routenwahl haben, aber sie sind eben auch bei den Teilabschnitten zu beachten. Zum Verständnis sei als ein kleines Beispiel die Wegeführung Am Roten Turm genannt: Blinde und sehbehinderte Menschen würden sich am leichtesten auf dem Weg südlich vom Roten Turm zur Straßenführung Am Wall zu-rechtfinden. Alle anderen Menschen würden sich ganz selbstverständlich nördlich vom Roten Turm am Springbrunnen mit Blick zur Stadthalle in den Fußgängerweg einfädeln. Deshalb wird man nicht umhinkommen, für kurze Abschnitte Alternativen anzubieten.

Eine komplette barrierefreie Wegeführung für alle drei untersuchten Varianten wird bis 2025 kaum umsetzbar sein. Aufgrund

- a) der Vorgabe, den Hauptaustgang des Bahnhofes unbedingt einzubeziehen sowie
- b) der Problematik, dass der durchaus attraktivere Weg über den Westausgang sehr verwinkelt geführt werden muss und
- c) der Weg über die Georgstraße wenig Zustimmung im Beteiligungsverfahren ergab, ist eine Entscheidung sehr schwierig. Der Weg über die Georgstraße / Schloßstraße (Abschnitt 11.4) ist für blinde Menschen mit dem geringsten Aufwand begehbar umzugestalten, es folgt der „Innenstadtnahe Kulturweg“ (Abschnitt 11.2 und 11.3) und am schwierigsten dürfte der verwinkeltere „Grüne Kulturweg“ sein (Abschnitt 11.1), da die Durchquerung von Grünanlagen ein generelles Problem darstellt. Der Maßnahmenumfang für die Befahrbarkeit durch Rollstühle und Rollatoren dürfte sich in etwa bei dem „Grünen Kulturweg“ und dem „Innenstadtnahen Kulturweg“ gleichen und ist bei der Variante Georgstraße / Schloßstraße nicht zuletzt durch die zahlreichen Grundstücksausfahrten und die unebene Pflasterung

eher größer. Die Verlärmung durch Straßenverkehr ist natürlich beim „Grünen Kulturweg“ am geringsten, aber auch bei den beiden anderen Wegen von den Streckenabschnitten her vertretbar. Zu beachten ist zudem, dass eine attraktive Raumgestaltung die empfundene Wegelänge verkürzt. Deshalb wurde darauf geachtet, dass angenehme An- und Ausblicke auf den Wegen vorhanden sind und dies ist beim „Grünen-“, und dem „Innenstadtnahen Kulturweg“ derzeit auf jeden Fall mehr der Fall als bei der Variante Georgstraße / Theaterstraße. Empfohlen wird:

- 501
- **Die beiden Wege „Innenstadtnaher Kulturweg“ und „Grüner Kulturweg“ werden gleichberechtigt für alle Zu-Fuß-Gehenden und Rollstuhlfahrenden umgestaltet, wobei beim „Innenstadtnahen Kulturweg“ die Belange der blinden und sehbehinderten Menschen deutlicher in den Fokus gerückt und abschnittsweise soweit notwendig auch kurze Alternativen angeboten werden sollten.**

Wie eingangs bereits erwähnt, darf die Barrierefreiheit nicht allein auf blinde und sehbehinderte Menschen und Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen fokussiert werden. Diese vier Nutzergruppen wurden im Analyse- und Maßnahmenbereich (Abschnitt 11) deutlicher hervorgehoben, weitere Anforderungen wurden aber ebenfalls punktuell einbezogen. Im Folgenden sollen noch einmal weitere Aspekte in einer skizzenhaften Übersicht kurz dargestellt werden: die Sitz- und Unterstellmöglichkeiten, die Grünabschnitte, die besonderen Belange von mitgeführten Kindern sowie die Kunstwerke auf den beiden empfohlenen Routen:

81

Sitzgelegenheiten

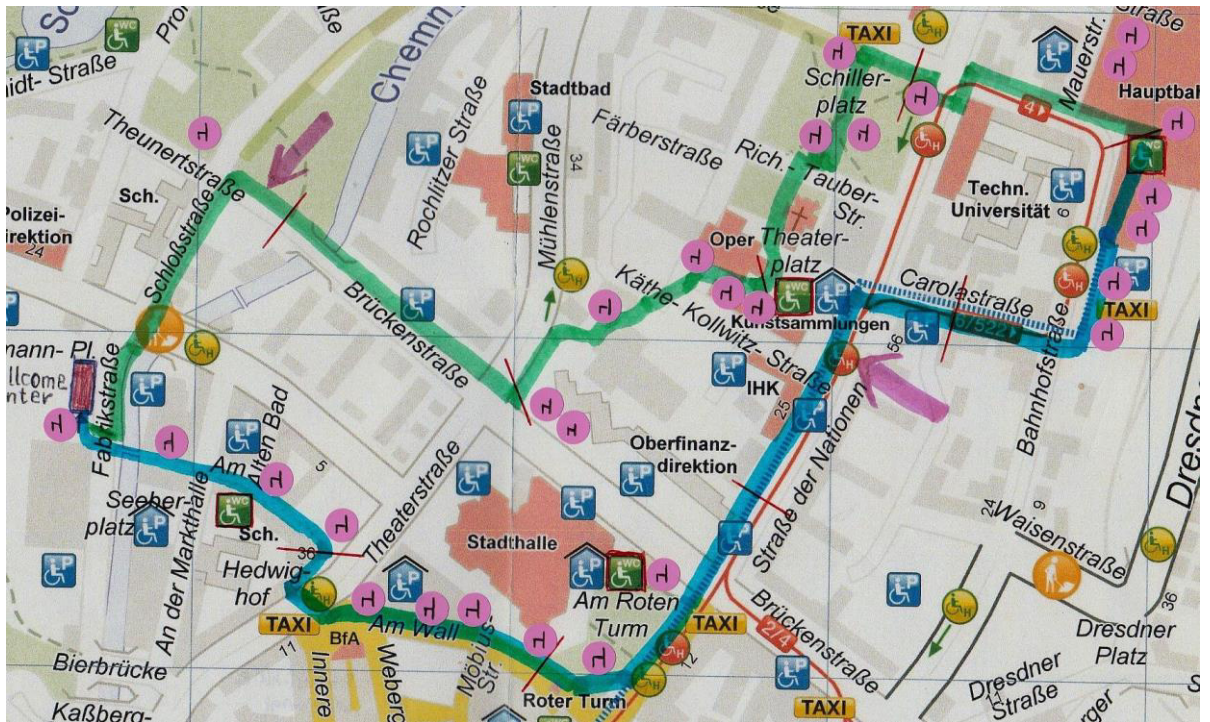
Im „Innenstadtplan für mobilitätseingeschränkte Menschen - Rollstuhlfahrer/Gehbehinderte“ sind zahlreiche Behindertenparkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen eingetragen, aber keine Sitzgelegenheiten.

Im Regelwerk steht:

„Entlang der Hauptrouten von Fußwegenetzen sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein, dabei ist ein möglichst großes Angebot an ergonomischen Sitzgelegenheiten zu berücksichtigen. In vom Fußgängerverkehr hochfrequentierten Bereichen ist die Angebotsdichte der Nachfrage anzupassen.“¹²²

Die folgende Übersichtsskizze zeigt mit roten Querstrichen in etwa 300-Meter-Etappen sowie das derzeitige Angebot an Sitzmöglichkeiten. Auf den ersten Blick scheint es keinen Mangel an Sitzgelegenheiten auf diesen doch relativ kurzen Wegeabschnitten zu geben. Dennoch sind zwei Bereiche auszumachen, in denen derzeit über etwa 600 Meter keine öffentlichen Angebote vorhanden sind: Auf dem „Grünen Kulturweg“ in der Brückenstraße / Schloßstraße und auf dem „Innenstadtnahen Kulturweg“ in der Carolastraße / Straße der Nationen. An den mit den Pfeilen angezeigten Orten werden (in den Abschnitten 11.1 und 11.3) Sitzgruppen empfohlen.



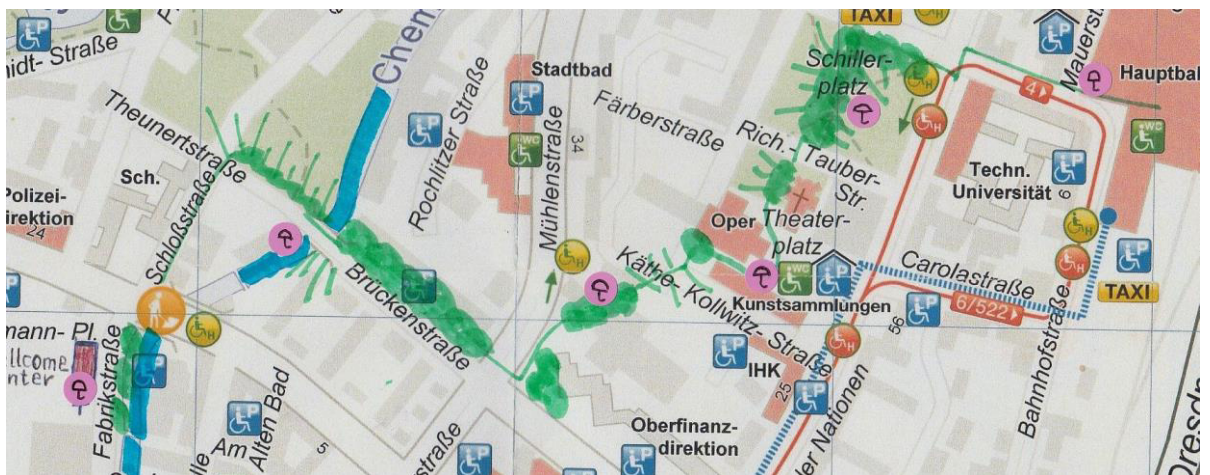


Darüber hinaus ist anzumerken, dass es auf beiden Routen keine einzige ergonomische Sitzgelegenheit gibt, so wie sie in den Regelwerken empfohlen werden. Deshalb ist dringend geboten,

- **soweit wie irgendwie möglich, ergonomische Sitzgelegenheiten einzurichten** (vgl. Empfehlung 312 + 313).

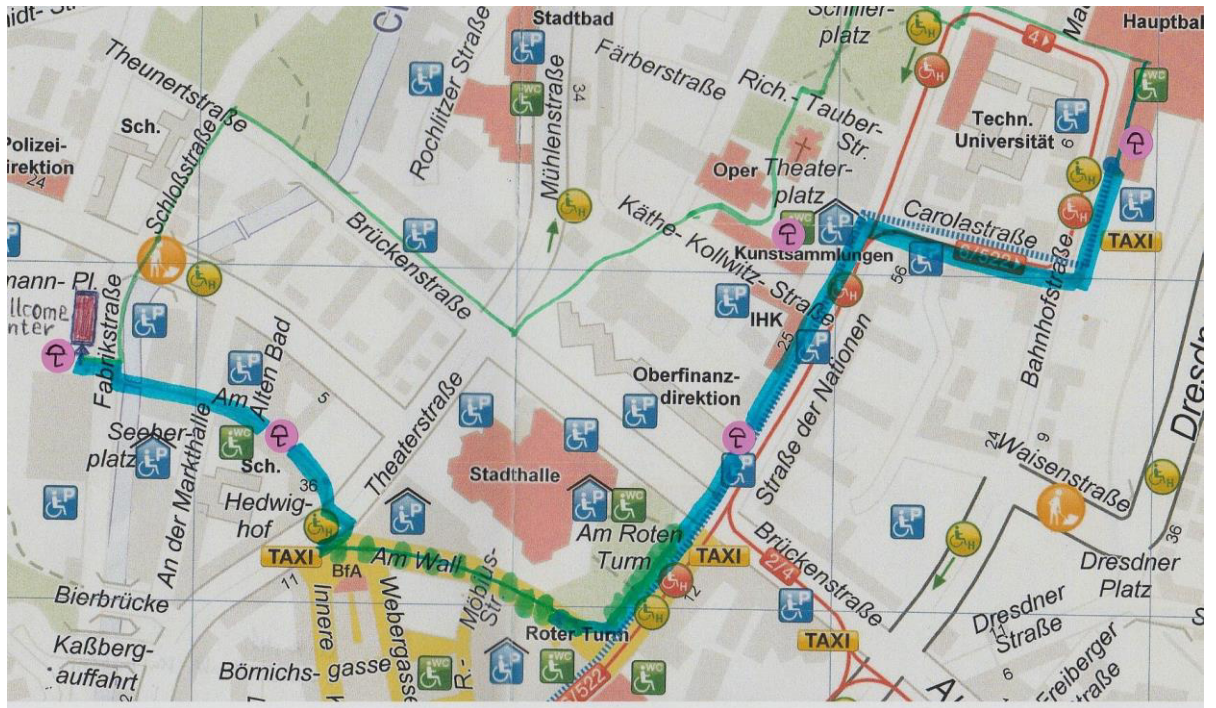
Grüne Bereiche und Unterstellmöglichkeiten

Selbstverständlich bietet der „Grüne Kulturweg“ einen recht großen Anteil an grünen und auch an beschatteten Abschnitten. Zu Unterstellmöglichkeiten bei stärkeren Regen gibt es derzeit noch keine Angaben in den Regelwerken, sie sind hier ebenfalls etwa alle 300 Meter vorhanden. Im Stadtbereich kann man ja nicht, wie z.B. bei Wanderwegen, Holzhütten aufstellen. Insofern müssen hier auch Restaurants und Cafés einbezogen werden, die allerdings an dieser Strecke nur im Haus der Kunstsammlungen, an der Mühlenstraße sowie an der Chemnitz-Brücke vorhanden sind.



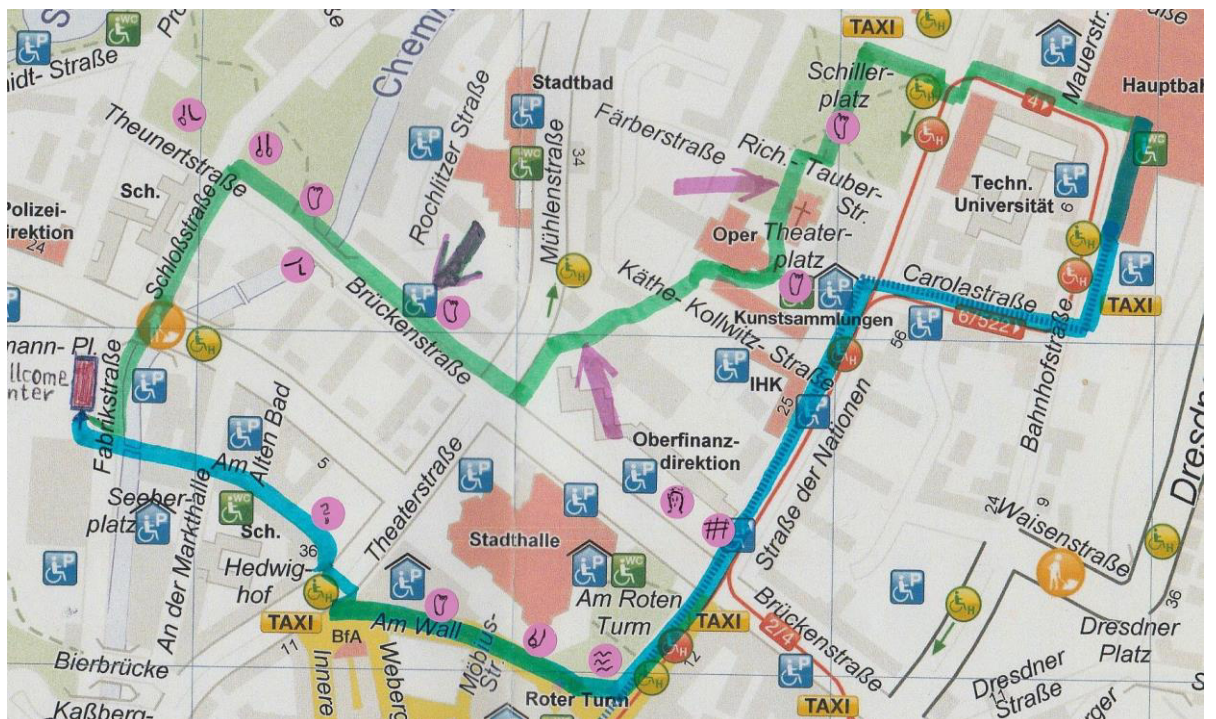
Wie die folgende Skizze zeigt, sind die grünen Bereiche beim „Innenstadtnahen Kulturweg“ deutlich weniger vorhanden, zwischen dem Hauptbahnhof und der Brückenstraße gibt es ebenfalls nur wenige Unterstellmöglichkeiten und erst ab der An-

lage Am Roten Turm sind deutlich mehr Restaurants vorhanden.



Kinderbewegung

Es ist vorauszusetzen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Gäste auch im Jahr der Europäischen Kulturhauptstadt mit Kindern anreist. Leider sind spielerische oder zur Bewegung anregende Elemente für Kinder auf dem Weg derzeit fast gar nicht vorhanden. Es waren bei den Begehungen auch nur sehr wenige angemessene Orte aufgefallen, an denen die Gehwegbreite Spiel-Objekte oder an denen z.B. der Straßenlärmpegel einen etwas längeren Aufenthalt zulassen würde.



Der Fußabdruck im Kreis bedeutet lediglich, dass auf diesen Strecken die Kinder zumindest frei laufen können.

Nur an den mit Pfeilen versehenen Stellen werden Maßnahmen vorgeschlagen.

Generell zu empfehlen ist aber,

- 503
- **insbesondere den „Grünen Kulturweg“ noch einmal etwas intensiver aus der Sicht von Kindern zu analysieren und möglichst einfache Maßnahmen zu entwickeln.**

Da es auf den beiden empfohlenen Strecken kaum Wohnanlieger:innen gibt, ist eine Kiez-Initiative kaum zu erwarten. Deshalb empfiehlt sich die Sichtung von bereits durchgeführten Maßnahmen und eine entsprechende Auswahl von Vorschlägen. ¹²³

Kunstwerke am Weg

Abgesehen von den vorhandenen historischen Bauten und der moderneren Bauarchitektur der Stadt wurden Kunstwerke oder Denkmäler auf den Wegen lediglich erwähnt. Für das Jahr der Europäischen Kulturhauptstadt 2025

- 504
- **ist zu überlegen, vorgesehene neue Kunstwerke oder gar Kunstwerke, die bereits im Bauhof oder anderswo untergestellt sind, bewusst auch an den beiden Wegen aufzustellen.**

13. Maßnahmen-Empfehlungen-Kategorien

Für die bessere Übersicht sind in der Maßnahmen-Tabelle (Abschnitt 14) die Maßnahmen im Einzelnen in folgenden zwölf Kategorien unterteilt:

- ROUT Routenwahl
- INFO Infotafeln, Schilder
- ORIE Orientierung, Wegweisung, Markierung
- SICH Verkehrssicherheit
- QUER Querungsanlagen
- BLIN Blindenleitsystem, Menschen mit Seheinschränkungen
- BELÄ Gehwegbeläge, Menschen in Rollstühlen, mit Rollatoren
- SITZ Sitzgelegenheiten
- GRÜN Grünanlagen
- KIND Mit Kindern unterwegs
- LICH Beleuchtung
- SONS Sonstige Einzelmaßnahmen

Die Routenwahl ist selbstverständlich eine vorrangige Entscheidungsebene, weil davon alle weiteren Maßnahmen in der Priorisierung abhängen.

14. Maßnahmen-Empfehlungen-Tabelle

Die erste Ziffer der Empfehlungs-Nummer bezieht sich auf die Abschnitte in der Expertise:

0 = Übergreifende / allgemeine Empfehlungen, Abschnitte 5 bis 10

1 = „Grüner Kulturweg“, Abschnitt 11.1

2 = Besucherzentrum – Stadtzentrum, Abschnitt 11.2

3 = „Innenstadtnaher Kulturweg“, Abschnitt 11.3 und

4 = Georgstraße – Schloßstraße, Abschnitt 11.4

5 = Übergreifende Empfehlungen, Abschnitt 12

Die folgenden beiden Ziffern sind eine Durchnummerierung innerhalb der Abschnitte.

Die Priorisierung von 1 = wird als besonders dringend empfunden bis 3 = möglicherweise nicht vordringlich stellt eine erste Einschätzung dar. 1+ = absolute Priorität – die Maßnahme wird unabhängig vom Modellvorhaben z.B. aus Verkehrssicherheitsgründen dringend empfohlen. Von einer Priorisierungs-Empfehlung wurde für die Route Georgstraße – Schloßstraße (Abschnitt 11.4) abgesehen, weil die davon abhängig ist, ob der Weg aufgrund einer fehlenden Alternative (Abschnitte 11.2 + 11.3) schwerpunktmäßig für blinde Menschen ausgebildet, oder im Laufe des Modellvorhabens noch nicht umgesetzt werden soll.

Die Kategorisierung (Abschnitt 13) soll helfen, recht schnell vergleichbare Maßnahmen aufzufinden. Überschneidungen sind hier nicht auszuschließen, weil z.B. eine Sicherheitsmaßnahme bei den Empfehlungen auch gleichzeitig eine Orientierungshilfe darstellen kann oder z.B. die Verbesserung von Querungsanlagen gleichzeitig Blindenleitsysteme und Bürgersteigabsenkungen beinhalten kann.

Und nicht zuletzt soll durch eine **gelbe Markierung** in der Tabelle darauf hingewiesen werden, dass hier sehr zeitnah Absprachen mit Dritten (andere Verwaltungsebenen, Grundstücksbesitzer, Firmen) zu führen sind, um eine Umsetzung noch vor dem Jahr 2025 überhaupt ermöglichen zu können.

Die Tabelle wird als Arbeitsgrundlage und Anlage (pdf) gesondert geführt, da sie in den kommenden Monaten regelmäßig angepasst und fortgeführt werden muss.

15. Quellen und Anmerkungen

¹ Es wäre eine Chance gewesen, den wissenschaftlichen Ansätzen der Mobilitätskulturen-Forschung einen praktischen Ansatz hinzuzufügen. Vgl. z.B. Jutta Deffner, Konrad Götz, Thomas Klinger: Das Konzept der Mobilitätskultur als Analyse- und Gestaltungsinstrumentarium für die Nachhaltigkeitstransformation, aus: Handbuch für kommunale Verkehrsplanung, Abschnitt 2.2.1.8 vom Juli 2021 oder Maximilian Hoor: Mobilitätskulturen – Über die Notwendigkeit einer Perspektive der integrierten Verkehrsplanung, Discussions Paper der Technischen Universität Berlin TUB, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, 5. März 2020 oder Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH, Öko-Institut e.V., Stete Planung und :SCRIPT: Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur, Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“, Projekt 70.0749/04 (FOPS) BMVBS Referat A32, Frankfurt am Main, Oktober 2006

² Auf eine entsprechende Anregung des FUSS e.V. (Kontakte und Schreiben zuletzt 9. Oktober 2018) wurde nicht reagiert.

³ vgl. Stadt Chemnitz (Hrsg.): Innenstadt-Plan für mobilitätseingeschränkte Menschen. Oktober 2009 (leider nicht mehr aktualisiert)

⁴ **DIN 18040** Deutsches Institut für Normung e.V. DIN (Hrsg.): DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Berlin, Dezember 2014

⁵ **DIN 32984** Deutsches Institut für Normung e.V. DIN (Hrsg.): DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Berlin, Dezember 2020

⁶ **E Klima** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): E Klima 2022 – Steckbriefe, Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele, Köln, Ausgabe 2022

⁷ **Handbuch** Gerhard Loeschke / Daniela Pourat: Verkehrs- und Freiräume - Handbuch und Planungshilfe – Kommentar zur DIN 18040-3, Berlin, Nov. 2015, DOM publishers, Einführung, Seite 7

⁸ Vgl. FUSS e.V. (Hrsg.): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks, Berlin Nov. 2018, als Download: www.fussverkehrs-check.de

⁹ **Fußverkehrsstrategie** siehe www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Chemnitz, September 2017, FUSS e.V. (Hrsg.)

¹⁰ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., Fazit aus den Fußverkehrs-Checks in der Modellstadt Chemnitz (PDF)

¹¹ Beim „Blitzlicht“ handelt sich um einen praxisbezogenen Fußverkehrs-Check für eine recht schnelle und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird und dies kann bei den Betrachtern subjektive Erkenntnisse auslösen. Das Verfahren 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 in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Es kann daraus aber durchaus auch eine gutachterliche Stellungnahme entstehen. Das Format kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß- Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Die Methode beinhaltet allerdings erst einmal keinen Ansatz für eine Bürgerbeteiligung, sondern ist eine hilfreiche Grundlage, um darauf aufbauend eine Begehung durch eine Gruppe durchführen zu können. „Blitzlicht“ wurde nach der „Burano-Methode“ als zweitältestes auf den Fußverkehr ausgerichtete Format bereits Ende der 1970er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und später vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. recht häufig in deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de).

¹² Erste Handskizze auf der Grundlage: Innenstadt-Plan für mobilitätseingeschränkte Menschen > Rollstuhlfahrer/Gehbehinderte. Tiefbauamt der Stadt Chemnitz – in Zusammenarbeit mit der City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH, Chemnitzer Verkehrs-AG, Sozialverband VdK Sachsen e.V., Behindertenbeauftragte Behindertenbeirat der Stadt Chemnitz, Stand 10/2009.

¹³ „Wetterleuchten“ ist ein Fußverkehrs-Check-Format, das als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check, z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreter/innen aus

der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor- und zur Diskussion und Abstimmung gestellt. Diese Methode wurde von Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.) im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ entwickelt, erstmals in der Stadt Jena erprobt und danach bereits in einigen deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de).

¹⁴ **StVO** Bouska/Leue: StVO Straßenverkehrs-Ordnung, C.F. Müller Heidelberg, 26. Auflage, Stand: April 2021, Anlage 2, Zeichen und Zusatzzeichen, lfd. Nr. 63.3, siehe auch Bundesfachstelle-Barrierefreiheit.de (zuletzt aufgerufen am 28. März 2023) – aufgenommen in H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.10.1 Fußgängerverkehrswegeweisung – Routenwahl, Bild 52 oder Handbuch, a.a.O. sowie H BVA. a.a.O., Abschnitt 3.2.5, Bild 24.

¹⁵ StVO, a.a.O., Anlage 2, Zeichen 239 Gehweg

¹⁶ **Beschilderung**, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr M WBF (R2), Ausgabe 2007, Abschnitt 4.4 Angabe von Distanzen: „Zu beachten ist, dass Meterangaben von Fußgängern oft falsch bewertet und erforderliche Gehzeiten zu deren Bewältigung überschätzt werden. [...] Einladender wirken häufig Minutenangaben, ...“

¹⁷ Gespräch am 13.04.2023 mit Herrn A. Schulze, Referent der Geschäftsführung, Kulturhauptstadt Europas Chemnitz 2025 GmbH

¹⁸ Beide Fotos von Schulwegen in der Modellstadt Marl, siehe Fußverkehrsstrategie, a.a.O.

¹⁹ Eine touristische Wegeführung z.B. in Istanbul aus dem Jahre 2012

²⁰ Dyschromatopsie oder Dyschromasie, von der immerhin „in Deutschland ca. 8-9 % der Männer und ca. 1 % der Frauen betroffen“ sind, H BVA, a.a.O., 4. Begriffsliste, Seite 79

²¹ Stadtplan CHEMNITZ: 10. Auflage - ohne Datum, Städte-Verlag, Maßstab 1:22 500, Innenstadt 1:11 250.

²² Deutsches Institut für Normung e.V. DIN (Hrsg.): DIN 1450: Schriften-Leserlichkeit.

²³ STADTPLAN CHEMNITZ, 12. Auflage - ohne Datum, Dr. Barthel Verlag, Maßstab 1:20 000, Innenstadtkarte 1:10 000.

²⁴ INNENSTADT-PLAN FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN, Oktober 2009, Stadt Chemnitz, die fehlende Maßstabsangabe ist natürlich unakzeptabel.

²⁵ Chemnitz Innenstadtplan Maßstab 1:10000 – wetterfest – reißfest – abwischbar – GPS-genau, Publicpress Publikationsges. mbH, 663, www.publicpress.de, Geseke 08/2015

²⁶ CHEMNITZ TOURISTISCHER STADTPLAN, ohne Datum, CMT City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH

²⁷ Schreiben des FUSS e.V. an Herrn Sören Uhle CWE vom 6. Oktober 2017

²⁸ Schreiben CWE Frau Katrin Moraske an den FUSS e.V. vom 28. September 2018

²⁹ Anfrage am 13. April 2023

³⁰ CWE, Tourismus-Information Chemnitz bereits mit Aufdruck „Kulturhauptstadt Europas 2025“

³¹ Siehe „Blitzlicht“ (a.a.O.) Es wurde lediglich die empfundene Dunkelheit dargestellt, es erfolgten also keine Messungen der Lichtintensität.

³² **ESG** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ESG, R2, Ausgabe 2011, Abschnitt 3.3.1 Aufgaben der Beleuchtung – Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit

³³ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., >Fazit aus den Fußverkehrs-Checks in der Modellstadt Chemnitz (PDF), Nr. 119 mit zahlreichen Beispielen

³⁴ Foto vom Fußverkehrscheck, a.a.O., Winter 2016/17, Bahnhofsvorplatz

³⁵ Vgl. FUSS e.V. (Hrsg.): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden, Berlin, 3. Auflage Nov. 2022, als Download: www.fussverkehrsstrategie.de >Handlungsleitfaden

³⁶ Am Donauhafen der Stadt Kelheim in Bayern.

³⁷ Beschilderung, a.a.O., Abschnitt 4.4 Angabe von Distanzen. Bei Ansatz einer Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s kann vorausgesetzt werden, dass 85 % aller Fußgänger:innen diese Zeitangabe in etwa einhalten können.

³⁸ Vgl. H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.10.2 Informationssysteme sowie Beschilderung, a.a.O., Abschnitt 2.6 Zielauswahl, Mehrsprachigkeit

³⁹ Die dafür hilfreiche Website www.fussgaenger-stadtplaene.de/wegetypen.html, die vom FUSS e.V. in Zusammenarbeit mit dem Verlag pharus-plan erarbeitet wurde, ist derzeit leider blockiert, kann aber bei Bedarf rekonstruiert werden.

⁴⁰ z.B. EUROTAC – Das taktile Markierungssystem (Rippenstruktur + Kuppelkonstruktion) der Firma SWARCO, <https://www.swarco.com/solutions/road-marking-systems/tactile-markings>. In der Modellstadt Fußverkehrsstrategie (a.a.O.) Marl und auch in der Nachbarstadt Recklinghausen in Nordrhein Westfalen

wurden diese Klebeindikatoren angewendet, in Marl befinden sie sich seit über sieben Jahren schadfrei im Außenbereich.

⁴¹ **RASt 06** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 (R1), Ausgabe 2006, Abschnitt 6.3.7.1 Einmündungen von Wohnwegen und Grundstückszufahrten

⁴² Die Verwaltung der Stadt Luckenwalde in Brandenburg will programmatisch Straßenzüge so umbauen, dass Gehwege generell mit einem Plattenbelag an allen Ausfahrten durchgezogen werden. Information darüber unter: www.brandenburg-zu-Fuss.de > Städte und Regionen > Luckenwalde, FUSS e.V. (Hrsg.)

⁴³ Vgl. www.brandenburg-zu-fuss.de > Städte und Regionen > Luckenwalde

⁴⁴ Die erforderliche „Seitenraumbreite von mindestens 4,00 m“ müsste in etwa vorhanden sein, vgl. H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar - Bäume/Baumscheiben

⁴⁵ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.4.2 Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Getrennte Überquerungsstellen)

⁴⁶ **RiLSA** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA (R1), Ausgabe 2010, Abschnitt 2.7.4 Mindestfreigabezeiten, die Angabe bezieht sich auf alle „Furten, die mit akustischen Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte ausgerüstet sind.“

⁴⁷ DIN 18040, a.a.O., Abschnitt 5.3.3 Anforderungen an Lichtsignalanlagen, Dies ist eine „muss“-Regelung.

⁴⁸ **H BVA** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Hineise für abbiegungsfreie Verkehrsanlagen H BVA, W1, Ausgabe 2011, Abschnitt 3.3.4.3 Lichtsignalanlagen, Räumgeschwindigkeit

⁴⁹ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.4.3 Lichtsignalanlagen – Freigabezeit: „Bei Furten, die mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen ausgerüstet sind, erhöht sich die Freigabezeit bei Anforderung des akustischen Signalgebers auf die erforderliche Querungszeit für die gesamte Furlänge.“

⁵⁰ „In der Uneinheitlichkeit der angewendeten Signalisierung und in der damit verbundenen möglichen Überforderung der Fußgänger liegt die generelle latente Gefahr [der] Mittelstreifensignalisierung.“, Retzko, H.-G., Häckelmann, P.: Latente Gefahren für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Sonderdruck, Heft 4, Darmstadt 1977

⁵¹ RiLSA, a.a.O., Abschnitt 2.3.1.5 Fußgängerverkehr. Auch dies ist eine „Muss“-Regelung: „Die Fahrzeugschaltungen sind so zu schalten, dass die Fahrzeugströme, die die Fußgängerfurt kreuzen, gleichzeitig ROT erhalten...“, H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.4.3 Lichtsignalanlagen – Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen: „Hintereinander liegende Furten mit schmalen Fahrbahnteilern sollen für blinde und sehbehinderte Menschen nur in Ausnahmefällen getrennt signalisiert werden.“

⁵² Vgl. auch FUSS e.V. (Hrsg.): Querbuch – Wie Fußgängerinnen und Fußgänger am besten über die Straße kommen, Berlin, 2. Aktualisierte Auflage 2023, Abschnitt: Ampeln, Seiten 24 bis 29

⁵³ Skizze auf der Grundlage des Entwurfs: Freiflächengestaltungsplan Schillerplatz (1371), Grünflächenamt der Stadt Chemnitz, Firma Neumann Gusenberger, Stand 9. Februar 2023

⁵⁴ StVO, a.a.O., Anlage 3, Zeichen 325.1, Absatz 4, Parken nur auf gekennzeichneten Flächen möglich

⁵⁵ RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.1.8.4 Vorgezogene Seitenräume, Bild 80

⁵⁶ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.2.5 Städtebauliche Anforderungen und Denkmalschutz

⁵⁷ Aussage des Personals am 21.04.2023

⁵⁸ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.3.4 Überquerungsstelle nicht rechtwinklig zum Bord, Bild 15 a)

⁵⁹ StVO, §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

⁶⁰ In anderen Städten verwendet wurden z.B. Farben der Fa. Swarco Limburger Lackfabrik GmbH: H15 Limboute 2-K K809 verkehrsblau ca. RAL 5017 und Härter 8623 für 2-K Epoxid.

⁶¹ Die sogenannte „blaue Zone“ wurde eingeführt, um den Schilderwald für den Kraftfahrzeugverkehr einzuschränken, warum also nicht einmal für den Fußverkehr „blaue Überwege“ schaffen?

⁶² RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.1.8.4 Vorgezogene Seitenräume, Bild 80

⁶³ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar – Sanitäranlagen und Bild 50

⁶⁴ Pilotanlage zur Verwertung von Inhalten aus Trockentoiletten zu Humusdünger im Land Brandenburg, aufgestellt Anfang 2023 im Südpark im Bezirk Spandau in Berlin neben einem Spielplatz, die Toilette ist ohne Gebühr jederzeit benutzbar. Betreiber: Firma Finizio, <https://finizio.de>, zuletzt aufgerufen am 26.04.2023. Möglicherweise gibt es auch im Land Sachsen ähnliche Projekte.

⁶⁵ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.3.2.2 Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe, Bild 12 a) an Fußgängerfurt (LSA)

⁶⁶ StVO, a.a.O., Anlage 2, Zeichen 241, allerdings hier ohne Beschilderung

-
- ⁶⁷ StVO, a.a.O., Anlage 2, Zeichen 295, durchgehende Linie
- ⁶⁸ In Mönchengladbach wird dieser Radweg „Blaue Route“ genannt.
- ⁶⁹ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.3.7 Anzeige von Überquerungsstellen hinter niveaugleichen Radwegen, Bild 19 mit 3 cm Bordhöhe
- ⁷⁰ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.8.1 Hindernisse
- ⁷¹ H BVA, a.a.O. Abschnitt 3.2.2.2 Bild 14 a
- ⁷² Entwurfsskizze der Firma impuls^oLandschaftsarchitektur, Variante Nr. 2: Platz bis zur Brücke
- ⁷³ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.8.1 Hindernisse
- ⁷⁴ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.2.2.2, Bild 15, übrigens ein Beispiel aus Chemnitz
- ⁷⁵ StVO, a.a.O., Anlage 3, Zeichen 325.1 und 325.2, Schrittgeschwindigkeit
- ⁷⁶ ESG, a.a.O., Abschnitt 3.3 Beleuchtung und nächtliche Raumwirkung
- ⁷⁷ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.8
- ⁷⁸ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar – Werbevitruinen/Werbeständer: „Auch mobile Werbeständer sind außerhalb von Verkehrs- und Sicherheitsräumen aufzustellen, bei behindernd aufgestellten Werbeständern ist ordnungsrechtlich einzugreifen.“
- ⁷⁹ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.4.3 Lichtsignalanlagen – Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen: „Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen gehören an lichtsignalgeregelten Kreuzungen und Fußgängerfurten innerorts zur Ausstattung einer Lichtsignalanlage...“
- ⁸⁰ Vorschlag der Verwaltungsabteilung A 66.6, Stand 3. Mai 2023
- ⁸¹ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., > Vom Hauptbahnhof zum Zentrum (PDF), Hauptausgang, Punkte (40) bis (50)
- ⁸² H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.10.1 Fußgängerverkehrswegweisung – Routenwahl, Bild 52
- ⁸³ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.7.1 Treppen, Einzelstufen und steile Rampen, Bild 33 – Aufmerksamkeitsfelder vor Treppen und H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.3.1 Treppen. Angeschnittene Treppenstufen werden weder in der DIN, noch in den anderen Regelwerken erwähnt, obwohl sie gerade für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit ein besonderes Problem darstellen. Das liegt möglicherweise daran, dass Sehbehinderung mit Blindheit gleichgesetzt wird und Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit stark differenzierte Probleme haben und noch keinen Langstock nutzen.
- ⁸⁴ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.3.2 Rampen
- ⁸⁵ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.6 Ruhender Verkehr, Bild 47
- ⁸⁶ StVO, a.a.O., Anlage 2, Zeichen 283 bzw. 286
- ⁸⁷ Das sind z.B. Bänke in der Stadt Kelheim an der Donau, ausgewählt, weil sie die mögliche Anordnung der Sitzgelegenheiten gut darstellen.
- ⁸⁸ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar - Bänke / Sitzgelegenheiten
- ⁸⁹ Die Erfahrungen und infrastrukturelle Maßnahmen der Wanderverbände können mitunter auch für Wege in innerstädtischen Bereichen spannend sein. Hier ein Beispiel aus dem Ort Wörschach in der Steiermark, Österreich.
- ⁹⁰ So etwas gibt es z.B. teilweise im Bahnverkehr auf den Tischen in Großraumabteilen.
- ⁹¹ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar – Bänke / Sitzgelegenheiten
- ⁹² Auf dem Foto vom Fußverkehrs-Check 2017 war die Kante noch nicht markiert.
- ⁹³ Fußverkehrsstrategie, a.a.O., > Vom Hauptbahnhof zum Zentrum (PDF), Übergang zur Carolastraße, Punkte (51) bis (64)
- ⁹⁴ RAS 06, a.a.O., Abschnitt 3.4 Entwurfsvorgang: „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“, „Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30 : 40 : 30“.
- ⁹⁵ 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).

- ⁹⁶ RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.1.8.2 Mittelinseln, Überquerungsanlage für Rollstuhlfahrer = 2,50-3,00 m
- ⁹⁷ Nach den Regelwerken, z.B. H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar, haben alle diese Masten nichts auf dem Gehweg zu suchen. Aber da stehen sie nun einmal und sie werden auch noch im Jahr 2025 dort stehen.
- ⁹⁸ Das ist so die vorgegebene Mindest-Pollerhöhe nach H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.2.2.2, Bild 14
- ⁹⁹ Eine recht erfrischend wirkende Farbgestaltung, die häufig bei Windrädern verwendet wird
- ¹⁰⁰ Dies wird immer wieder von Chemnitz-Besuchern als überzogene Auto-Kultur empfunden und hat das Image negativ beeinflusst.
- ¹⁰¹ 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).
- ¹⁰² Nach RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen
- ¹⁰³ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.4 Überquerung von Fahrbahnen: „Mittelinseln sind erst ab einer Tiefe von 2,50 m durch Menschen mit Rollstuhl ohne Einschränkungen nutzbar, anzustreben sind größere Tiefen.
- ¹⁰⁴ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.5 Überquerung von Bahnkörpern
- ¹⁰⁵ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.8 Bleuchtung. Hier sind auch einige „Anforderungen an die Straßenbeleuchtung aus der Perspektive von Menschen mit Behinderungen“ zusammengestellt.
- ¹⁰⁶ Z.B. RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.1.6.4 Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr: „Gemeinsame Geh- und Radwege [...] kommen nur bei schwachen Fußverkehr- und Radverkehrsbelastungen infrage, wenn getrennte Führungen [...] nicht zu realisieren sind.“ Das ist hier offensichtlich nicht der Fall. Ungeeignet sind Verkehrsflächen generell, „mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Senioren, Behinderte, Kinder).“ Das ist bei einem als barrierefrei konzipierten Weg vorauszusetzen.
- ¹⁰⁷ Dargestellt in H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.2.4.2 Oberflächenstrukturen und Kontrast von Bodenindikatoren, Bild 21
- ¹⁰⁸ RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.3.7.1 Einmündungen von Wohnwegen und Grundstückszufahrten: „Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber dem ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeug muss durch das Durchführen des Radwegbelags verdeutlicht werden.“ Eine vergleichbare Regelung ist für den noch gefährdeten Fußverkehr in der RAST 06 bisher nicht verankert. Deshalb hat es sich eingebürgert, Fahrradsymbole aufzubringen, um Umbauten zu umgehen.
- ¹⁰⁹ So wie es derzeit bereits in allen Regelwerken vorgeschrieben ist.
- ¹¹⁰ H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.3.1 Treppenstufen: „Die Vorderkanten der Treppenstufen sind mit einem deutlichen visuellen Kontrast zur umgebenden Oberfläche auszubilden.“
- ¹¹¹ StVO, a.a.O., Anlage 3, Zeichen 325.1, Absatz 4, Parken nur auf gekennzeichneten Flächen möglich
- ¹¹² DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.3.3 Ungesicherte Überquerungsstellen, Bild 14 b) mit einheitlichem 3 cm Bord
- ¹¹³ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.3.2.3 Gemeinsame Überquerungsstelle mit einheitlicher 3 cm Bordhöhe, Bild 13 a) am Fußgängerfurt (LSA)
- ¹¹⁴ DIN 32984, a.a.O., Abschnitt 5.3.6.3 Gehwegüberfahrt Bild 18 a)
- ¹¹⁵ RAST 06, a.a.O., Abschnitt 6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen
- ¹¹⁶ E Klima, a.a.O., Ergänzende Anforderungen an die Anwendung der Richtlinien zur Erreichung von Klimaschutzziele – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (Stand 23.08.2022)
- ¹¹⁷ Gabriele Viertel, Stephan Weingart: Geschichte der Stadt CHEMNITZ, Wartberg-Verlag GmbH, Gudensberg-Gleichen, 2. Auflage 2022, Seite 117
- ¹¹⁸ <https://sagenpfa.de/sage.php?stadt=325>, zuletzt aufgerufen: 16.04.2023, aufgezeichnet nach: Grässe Sagenschatz des Königreichs Sachsen

-
- ¹¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002, Abschnitt 3.1.2.6 Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten, Abb. 3 Absenkung an Grundstückszufahrten
- ¹²⁰ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert 23.05.2022 (BGBl. I S. 760), Abschnitt 1, §4
- ¹²¹ BGG, a.a.O., §3 Menschen mit Behinderungen
- ¹²² H BVA, a.a.O., Abschnitt 3.3.9 Stadtmobilar – Bänke/Sitzgelegenheiten
- ¹²³ Z.B. FUSS e.V. (Hrsg.): Kinder gehen´s an – Den Kleinen eine große Stimme geben, Berlin Dez. 2022, als Download: www.fuss-ev.de/kinder-gehens-an.