

Verwaltungsinterner Workshop in Chemnitz

Ergebnisprotokoll der Diskussionen

Datum: 21. September 2017

Ort: Technisches Rathaus, Raum 600

I. Anwesende:

- Kerstin Jogwich, Tiefbauamt, Verkehrsbehörde
- Bernd Wildenhain, Tiefbauamt, Verkehrslenkung und -regelung
- Rita Sonntag, Tiefbauamt, Verkehrsplanung
- Petra Liebetrau, Behindertenbeauftragte
- Birgit Burkhardt, Grünflächenamt, Projektierung
- Michael Focken, Tiefbauamt
- Udo Fröhlich, Tiefbauamt
- Christian Schmidt, Stadtplanungsamt
- Kathrin Kneita, Stadtplanungsamt
- Ralf Müller, Tiefbauamt
- Dirk Bräuer, Tiefbauamt, Verkehrsplanung
- Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.
- Viktoria Wesslowski, FUSS e.V.

II. Tagesordnung

08.30 - 08.45	Begrüßung und kurze Vorstellungsrunde
08.45 - 09.15	Präsentation der Ergebnisse des ersten Workshops und des ersten Fußverkehrschecks
09.15 - 10.00	<u>Tischrunde:</u> Was gehört in die Chemnitzer Fußverkehrsstrategie?
10.00 - 10.15	Pause
10.15 – 11.45	<u>Präsentation</u> dreier Handlungsfelder (Maßnahmen, Interne Zusammenarbeit, Positionierung des Themas) <u>Diskussion:</u> <ul style="list-style-type: none">• Welche konkreten Maßnahmen kann Chemnitz kurzfristig, welche mittelfristig angehen?• Wie kann die hier begonnene Arbeit innerhalb der Verwaltung verstetigt werden?• Wie können wir das Thema in der Chemnitzer Öffentlichkeit und in der Politik positionieren?
11.45 - 12.00	Zusammenfassung und Ausblick auf weiteres Vorgehen

III. Was gehört in die Chemnitzer Fußverkehrsstrategie?

In dieser Diskussionsrunde wurden die folgenden Themenfelder zusammengetragen.

1. Leitbilder und Ziele

Zunächst wurde der Stellenwert des Fußverkehrs thematisiert: es sollte eine Gleichberechtigung des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten erreicht werden; dazu müssten die Position sowie die Wahrnehmung des Fußverkehrs in der Diskussion gestärkt werden.

In diesem Kontext wurde außerdem die Frage nach den Zielen der Fußverkehrsförderung gestellt: Sollte es vorrangig um die Verbindung von Quellen und Zielorten des Fußverkehrs gehen oder auch um die Förderung des Freizeitfußverkehrs, wie das Spaziergehen oder Flanieren? Diese Frage sollte in einer Fußverkehrsstrategie geklärt werden.

Als konkretes Ziel wurde die Belebung des öffentlichen Raums, insbesondere der Innenstadt genannt. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sei eine Voraussetzung für den Fußverkehr. Ein weiteres konkretes Ziel sei die Verkehrssicherheit.

2. Fußgängerrouen/ -netz

In einer Fußverkehrsstrategie könnten bestimmte Routen oder auch ein zusammenhängendes Fußverkehrsnetz definiert werden. Als Beispiel für eine gelungene Route wurde der Wall genannt. Wichtig hierbei sei die Wegweisung, die gut erkennbar und selbsterklärend sein sollte.

Diese Routen könnten besondere „Highlights“ umfassen, wie zum Beispiel Promenaden. Dabei wurde angemerkt, dass man Achsen aktivieren sollte, anstatt sie aufzugeben (Bauleitplanung).

3. Barrierefreiheit

Im Zusammenhang mit den Fußverkehrsrouten wurde die Barrierefreiheit thematisiert. Ein definiertes Fußverkehrsnetz sollte barrierefrei nutzbar sein. Besonders zu achten wäre hier auf die in Chemnitz häufigen angeschnittenen Treppenstufen. Hier war man sich einig, dass diese Problemstellen kurzfristig behoben werden sollten (siehe Abschnitt „Konkrete Maßnahmen“).

4. Qualitätsstandards für Sanierung

Eine Fußverkehrsstrategie sollte Qualitätsstandards für Sanierungsmaßnahmen setzen. Es würden noch immer oft nur die Fahrbahnen saniert und die Gehwege in ihrem Zustand belassen. Nach einer Sanierung der Fahrbahn gäbe es wenig Chance, die Gehwege unabhängig zu sanieren. Eine Betrachtung von Hauswand zu Hauswand wurde angeregt und kontrovers diskutiert, da nicht immer eine Neuaufteilung des Querschnitts möglich sei. Eine Fußverkehrsstrategie könnte ein Vorgehen definieren, wann und in welcher Weise eine Überprüfung des Querschnitts im Vorfeld von Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden könnte. Bei der Definition von Qualitätsstandards sollten Zielkonflikte thematisiert und Leitlinien zum Umgang mit diesen Zielkonflikten formuliert werden.

5. Fußgängerführung an Baustellen

Eine Fußverkehrsstrategie sollte Standards für die Fußgängerführung an Baustellen beinhalten und auch das Thema der Kontrolle dieser Maßnahmen klären.

6. Verknüpfung mit dem ÖPNV

Um zu befördern, dass das Auto öfter stengelassen würde, wurde für die Chemnitzer Fußverkehrsstrategie auch ein Abschnitt zum Thema Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem ÖPNV vorgeschlagen.

7. Wissensgrundlage

Es wurde angemerkt, dass das Wissen über den Fußverkehr immer noch sehr gering sei. Chemnitz hat einen relativ hohen Fußverkehrsanteil am Modal Split, aber es gibt wenig Information darüber, wie diese Zahl zustande kommt. Um den Fußverkehr effektiv zu fördern, brauche es Erkenntnisse darüber, wer wo zu Fuß geht und welche Bedürfnisse Fußgängerinnen und Fußgänger haben.

8. Ressourcen und Zusammenarbeit

Um den Fußverkehr zu fördern braucht es Ressourcen. Diese sollten in einer Fußverkehrsstrategie festgelegt sein. Da Fußverkehrsförderung eine Aufgabe ist, an der viele Sektoren beteiligt sind, braucht es außerdem die Bereitschaft aller Akteure in der Verwaltung zur Zusammenarbeit.

9. Verknüpfung mit anderen Konzepten

Schließlich sollte eine Fußverkehrsstrategie auch darstellen, wie sie mit anderen Konzepten, zum Beispiel Nahmobilitätskonzepten auf Stadtteilebene, verknüpft ist und wie sie in die gesamte Mobilitätsstrategie für die Stadt eingebettet ist.

IV. Drei Handlungsfelder für Chemnitz

Aus den im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“ bisher durchgeführten Veranstaltungen (Vorgespräch mit Stadtbegehung, erster Workshop, Fußverkehrscheck) und mehreren Gesprächen sind die folgenden drei Handlungsfelder hervorgegangen, an denen die Stadt Chemnitz nach dem Projekt weiterarbeiten kann, um den Fußverkehr in Chemnitz zu fördern: konkrete Maßnahmen, interne Zusammenarbeit und Positionierung des Themas.

Bei den konkreten Maßnahmen finden sich sowohl in den Daten des ersten Workshops als auch in den Ergebnissen des Fußverkehrschecks viele Anregungen. Um diese Maßnahmen umsetzen zu können, ist es hilfreich, eine effektive verwaltungsinterne abteilungsübergreifende Zusammenarbeit für das Thema Fußverkehrsförderung zu etablieren. Um außerdem zu gewährleisten, dass für dieses Thema Mittel bereitgestellt werden, ist es notwendig, Politik und Öffentlichkeit dafür zu sensibilisieren.

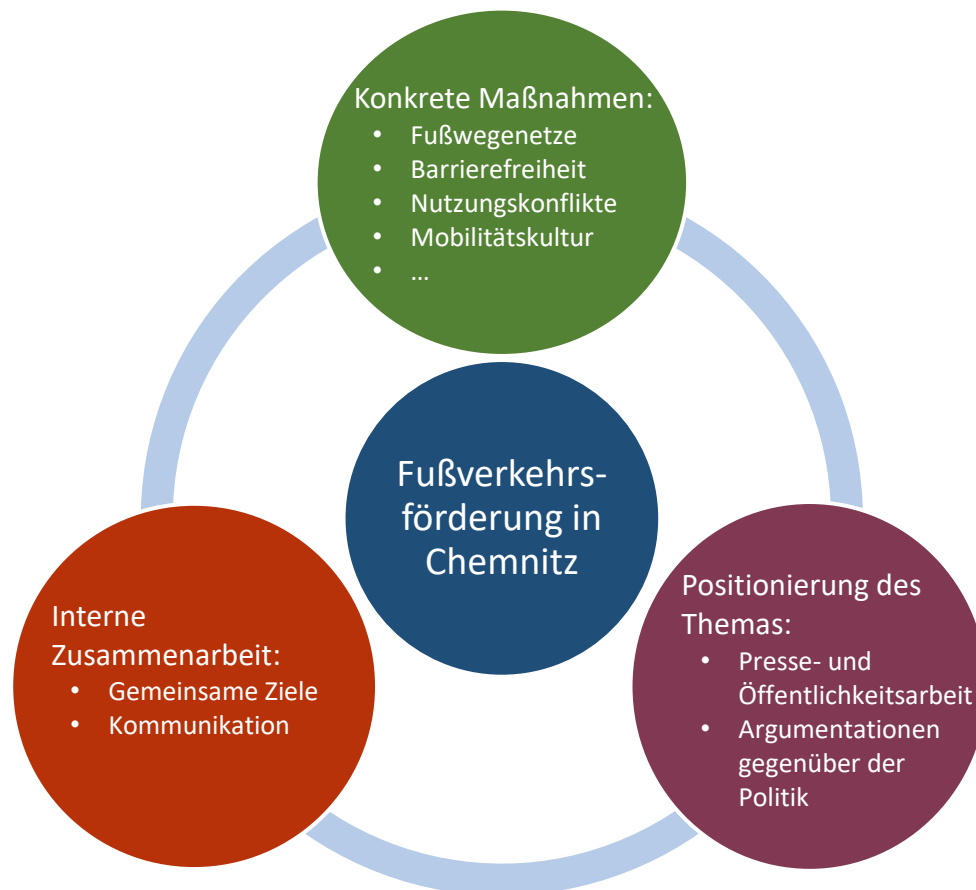


Abbildung 1: Drei Handlungsfelder für die Chemnitzer Fußverkehrsförderung

Diese drei Handlungsfelder wurden von den Anwesenden diskutiert, und die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst.

A. Konkrete Maßnahmen

In der Diskussion wurden zahlreiche Vorschläge gesammelt. Im Folgenden werden zunächst die von den Anwesenden priorisierten Maßnahmen dargestellt und dann die weiteren Vorschläge.

1. Priorisiert: Blau-grünes Band aufarbeiten

Diese Maßnahme strebt die Herstellung einer zusammenhängenden Fußwegeroute am Wasser und im Grünen an. Hierzu gehören verschiedene genannte Maßnahmenvorschläge, u.a.

- die Umgestaltung des Falkeplatzes,
- die Uferpromenade und
- die Verknüpfung des Stadtparks mit dem Kuchwaldpark.

2. Priorisiert: Lichtsignalanlagen

Aktuell findet eine Erfassung der Lichtsignalanlagen in den zwei Stadtteilen Kassberg und Altendorf statt, bei der Mängel in der Barrierefreiheit festgestellt werden. Man könnte diese Erhebung ausweiten und eine inklusive Betrachtung für die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen durchführen. Dabei sollten auch die Wartezeiten erhoben werden. Aus dieser Erhebung ließen sich

dann in der Folge Qualitätsstandards für Lichtsignalanlagen entwickeln. Ansprechpartner für diese Maßnahme ist Herr Focken.

3. Priorisiert: Strategie für Wurzelproblematik

Die Stadt Chemnitz weist an vielen Orten durch Bäume aufgeworfene Gehwegplatten auf. Die besonders großen Gehwegplatten sind zwar sehr attraktiv, verschlimmern aber das Problem noch. Es sollte eine Strategie entwickelt werden, wie mit diesen Situationen umgegangen werden sollte. Diese sollte vor allem auch klären, unter welchen Bedingungen eine Straße zum verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet werden kann, um Fußgängern auch die ebene Fahrbahn zur Verfügung zu stellen.

4. Priorisiert: Umgestaltung Park der Opfer des Faschismus

Der Park der Opfer des Faschismus bildet eine Achse Richtung Schauspielhaus. Hier sollten die Wege überprüft werden. In der gleichnamigen Straße sowie der Rembrandtstraße sollte überprüft werden, ob dort eventuell ein verkehrsberuhigter Bereich entstehen könnte. Hierbei sind auch die sozialen Einrichtungen und die Kita an der Rembrandtstraße zu beachten.

5. Weitere Vorschläge

Weitere Vorschläge umfassten die folgenden Maßnahmen:

- Ergänzung der bestehenden Wegweisung durch Angabe von Entfernungen (in Distanz- oder Zeiteinheiten) und eventuell Erweiterung der Wegweisung
- Sicherung von angeschnittenen Treppenstufen mindestens kurzfristig durch kontrastreiche Stufenkantenmarkierungen; besser durch Aufmerksamkeitsfelder mit Noppenstruktur
- Sicherung der Fußgängerquerung am Knoten Enzmannstraße/ Agricolastraße (Kassberg)
- Fußgängerfreundliche Gestaltung der Bahnhofstraße: Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Gliederung des Querschnitts mit Bäumen
- Sitzgelegenheiten einrichten oder bestehende Angebote sichtbar machen
- Erfassung der Gehwegqualitäten und -schäden – ist in Arbeit
- Bewertung/ Priorisierung der Schäden für die Sanierung
- Recherche möglicher Fördertöpfe für Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung
- Überprüfung und ggf. Neufassung der Räumpflichtsatzung

B. Positionierung des Themas

Um die notwendigen Mittel für die Fußverkehrsförderung zu sichern, sollten sowohl die Politik als auch die Öffentlichkeit für das Thema Fußverkehr sensibilisiert und begeistert werden. Folgende Vorschläge wurden geäußert, um das Thema Fußverkehr in der öffentlichen und politischen Diskussion zu positionieren.

1. Temporäre Maßnahmen

Als besonders problematisch wurden die langen Entscheidungsprozesse eingeschätzt. Temporäre Maßnahmen könnten kurzfristig als Zeichen dienen und die Diskussion anregen. Beispiele wären ein Straßenfest oder eine temporäre Veränderung des Straßenraums.

2. Wichtigkeit herausstellen

Fußverkehr hat viele positive Effekte. Diese sollten in der Kommunikation mit der Politik und der Öffentlichkeit immer wieder herausgestellt werden. Dazu gehören die positiven Auswirkungen von

Bewegung auf die Gesundheit. Fußverkehrsförderung geht zudem einher mit den Zielen, Stadtteile kinderfreundlich zu gestalten, Seniorenmobilität zu fördern und Barrierefreiheit herzustellen.

Dabei ist zu beachten, dass sich die gesetzlichen Vorschriften zur Barrierefreiheit nicht – wie im Allgemeinen angenommen – nur auf die ÖPNV-Haltestellen beziehen, sondern insgesamt auf den öffentlichen Raum. Zudem ist auch gesetzlich verankert, dass Verkehrssicherheit gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrs zu priorisieren ist.

3. Städtevergleich: Klimatest zum Fußverkehr

Der „ADFC Klimatest“ bringt das Thema Radverkehr regelmäßig in die Presse. Er sensibilisiert für die notwendigen Bedingungen für einen hohen Radverkehrsanteil und bringt Städte in den Wettbewerb. Ein ähnlicher Städtevergleich könnte für das Thema Fußverkehr im Allgemeinen sensibilisieren und auf die Bedingungen in den Städten aufmerksam machen.

4. Budget

Eine eigene Haushaltsstelle für den Fußverkehr wäre für die Umsetzung hilfreich. Zur Dimension könnte angeführt werden, dass Berlin eine Zielgröße von 1€/Einwohner anstrebt.

5. Erinnerung an Räumpflichten

In der Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern könnte als Erinnerung vor dem Winter auf die Räumpflichten hingewiesen werden.

6. Medien und Gelegenheiten für die Öffentlichkeitsarbeit

Mehrere Medien wurden genannt, die für Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können. So könnten Veröffentlichungen im Amtsblatt erscheinen. Man könnte auch Veranstaltungen dazu nutzen, um das Thema in der Öffentlichkeit zu verbreiten.

Eine besondere Gelegenheit wäre die Bewerbung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt. Es wäre denkbar, das Thema Mobilitätskultur in die Bewerbung einzubinden. So könnten der Rahmen und die Lobby für diese Bewerbung genutzt werden, um weiter für das Zufußgehen zu werben.

C. Verstetigung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit

1. Einrichtung einer AG Fuß

Es gäbe die Möglichkeit, eine Arbeitsgruppe Fußverkehr einzurichten. Allerdings sollte das politisch gewollt sein. Das Beispiel der AG Rad zeigt, dass es schwierig sein kann, eine Arbeitsgruppe ohne entsprechende Ressourcen aufrecht zu erhalten. Auch bei der AG Barrierefreies Bauen konnte gesehen werden, dass mit Etat mehr erreicht werden konnte, was für die TeilnehmerInnen motivierend war. Es wurde vorgeschlagen, dass die Anwesenden eine AG bilden könnten. Die Koordination könnte beim Referenten vom Baudezernenten angesiedelt werden. Als Partner sollten auch Vertreter aus den Sektoren Soziales und Gesundheit gewonnen werden.

2. Verbesserung der Kommunikation

Es wurde vorgeschlagen, öfters das persönliche Gespräch zu suchen, anstatt Emails zu schreiben, um die Kommunikation zu verbessern. Maßnahmen sollten möglichst frühzeitig abgestimmt werden. Bei konkreten Maßnahmen könnte auch ein Treffen vor Ort helfen, sich effektiv abzustimmen.

3. Verankerung auf oberer Verwaltungsebene

Es wäre hilfreich, die Unterstützung des Amtsleiters und des Baubürgermeisters zu sichern.

D. Weiteres Vorgehen im Projekt

Es wurde vereinbart, dass es nach Abschluss des Projektes (März 2018) eine weitere öffentliche Veranstaltung zum Thema Fußverkehr in Chemnitz mit Beteiligung des FUSS e.V. geben soll.

Darüber hinaus wurde vereinbart, ein zusätzliches Beratungsgespräch für die Erarbeitung eines Pressekonzeptes mit der Abteilung Verkehrsplanung, einem Vertreter des FUSS e.V. sowie einem Fachberater durchzuführen.